

# VÄGSERVICE FUNKTIONERNA

UTREDNING ÖVER RAST- OCH UPPSTÄLLNINGS-  
PLATSER SAMT ÖVRIGA SERVICEFUNKTIONER  
AVSEDDA FÖR VÄGTRAFIKANTER



TRAFIKBYRÅN VID VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSENS  
DRIFTAVDELNING

VIATEK OY

TVH 742024

HELSINKI 15.01.1977

VÄGSERVICE FUNKTIONERNA

UTREDNING ÖVER RAST- OCH UPPSTÄLLNINGSPLATSER SAMT  
ÖVRIGA SERVICEFUNKTIONER AVSEDDA FÖR VÄGTRAFIKANTER

TRAFIKBYRÅN VID VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSENS  
DRIFTAVDELNING

VIATEK OY

TVH 742024

HELSINKI 15.01.1977



## FÖRORD

I denna utredning granskas kvalitet och utbud av vägservicefunktioner samt uppgjorda planer för att vidare utveckla servicen. Utredningen omfattar även nya förslag till åtgärder på basen av erfarenheter som uppsamlats. Utgångspunkt har utgjort de planer som över rast- och uppställningsplatser är 1975 uppgjorts i VoV:s distriktsorganisation. Utredningen syftar att ge en allmän översikt av existerande vägservice och för sin del betjäna vidareutvecklandet av dessa servicefunktioner.

Uppdragsgivare har varit trafiktbyrån vid VoV:s driftavdelning och som konsult har anlitats Viatek Oy. DI Mikko Ojajärvi från VoV har övervakat arbetet och i Viatek Oy har ing. Tapani Kokko och DI Markku Leppävuori svarat för genomförandet av utredningen.

## VÄGSERVICE FUNKTIONERNA

### INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sida

#### FÖRORD

#### SAMMANDRAG

1.	INLEDNING	1
2.	BEHOVET AV VÄGSERVICEFUNKTIONER	3
	2.1 Olyckor förorsakade av trötthet	3
	2.2 Olyckor förorsakade av uppställda fordon	3
	2.3 Chauffören tröttnar under körning	5
	2.4 Behovet av korta uppehåll	5
3.	SIDO-OMRÅDEN OCH SERVICEFUNKTIONER	7
	3.1 Rast- och uppställningsplatser	7
	3.2 Servicestationer	7
	3.3 Campingområden	7
	3.4 Hotell, motell och semesterbyar	7
	3.5 Hälsovårdscentraler och sjukhus	9
	3.6 Nödtelefoner och övrig alarmservice	9
	3.7 Sjuktransporter	9
	3.8 Mobila vägservicefunktioner	9
	3.9 Service i tätorter	10
4.	RAST- OCH UPPSTÄLLNINGSPLATSER	13
	4.1 Allmänt	13
	4.2 Planering	14
	4.3 Implementering	14
	4.4 Underhåll	22
	4.5 Synpunkter att iakttaga vid utvecklandet av rast- och uppställningsplatser	23
5.	UTNYTTJANDET AV RAST- OCH UPPSTÄLLNINGSPLATSER	30
	5.1 Totala antalet besökare	30
	5.2 Med bil utförd besökarräkning	33
	5.3 Med flyg utförd besökarräkning	35
	5.4 Tillräckligheten av biluppställningsplatser vid rastplatser	35
	5.5 Antalet besökare enligt gästböcker på rastplatser i Kainuu distrikt	35
	5.6 Rast- och uppställningsplatsernas besökarintervju	39

## BILAGOR

- 1 Utdrag ur det svenska litteratusstudiumet  
"Sidoanläggningar"
- 2 Utdrag ur svenska vägverkets publikation  
"Funktionella rastplatser"
- 3 Vägservicefunktioner längs riksväg n:r 4
- 4 Serviceområden för vägtrafikanter. Rast- och  
uppställningsplatser. VoV direktiv III4. 0-4.1
- 5 Karta över rast- och uppställningsplatser
- 6 Exempel på utbyggda rastplatser



## SAMMANDRAG

Av existerande vägservicefunktioner kan följande betäcknas vara de mest betydelsefulla: Rastplats, uppställningsplats, servicestation, matutskänkning, campingområde, kiosk och nödtelefon.

VoV påbörjade under -60-talet att utbygga ett nät av rast- och uppställningsplatser. Under åren 1967-69 uppgjordes en generalplan för utbyggnad av rast- och uppställningsplatser längs riks- och stamvägar. Enligt en inventering år 1975 uppgick antalet färdiga rastplatser till 266 och uppställningsplatser till 1 232 vilket utgör ung. 80 % av det planerliga antalet. År 1975 uppgjordes en ny plan enligt vilken antalet rastplatser och uppställningsplatser längs riks- och stamvägar skulle uppgå till 394 resp. 1626. Därtill ingår i planen 422 rast- och uppställningsplatser längs övriga vägar. Det totala antalet rast- och uppställningsplatser längs allmänna vägar skulle sålunda uppgå till 2442 st.

I medeltal används en rastplats under augusti månad av 150 fordon och en uppställningsplats av 50 fordon. Under en livlig augustidag uppgår antalet utnyttjare av rast- och uppställningsplatser längs allmänna vägar till 125 000 fordon. Under perioden 1.5. - 30.9. beräknas 7,5 milj. fordon utnyttja dessa platser. Årliga utnyttjarantalet har uppskattats till ung. 10 milj.

Även privata vägservicefunktioner såsom servicestationer, motell, restauranger och barer, campingområden och kiosker har ökat i antal och sålunda bidragit till en bättre vägservice.

Ur bilistens synpunkt utgör servicestationerna ett speciellt viktigt servicenät. År 1976 uppgick antalet servicestationer i Finland till ung. 2100 varav 1200 var belägna utanför tätorter längs allmänna vägar. I 60 % var servicestationerna försedda med kafé. Nattetid öppna servicestationer fanns sammanlagt 150 st. längs allmänna vägar.

I Finland finns ung. 310 campingområden, 440 hotell eller motell samt 190 semesterbyar. Vid händelse av trafikolycka kan vägtrafikanterna anläta hjälp från 280 hälsovårdscentraler och 90 sjukhus. Enligt uppgifter från motorfordonsregistret finns det sammanlagt 570 sjuktransportfordon som även kan anlitas vid trafikolyckor.

För att förbättra alarmmöjligheterna och service-standarden vid problemstitutioner har VoV tillsammans med post- och telegrafstyrelsen provinstallerat nödtelefoner längs vägsträckor vars längd uppgår till 330 km. Längsmed vägarna finns också allmänna telefoner från vilka nödsamtal kan ringas. Telefonerna är utmärkta med trafikmärken. Även radiotelefonerna utgör nuförtiden ett viktigt informationsmedel ur vägtrafikens synpunkt. Antalet radiotelefoner som installerats i fordon uppgick år 1976 till ung. 40 000.

Underhållskostnaderna för 1 000 rast- och uppställningsplatser var år 1973 ung. 900 000 mk. Under samma år uppgick renhållningskostnaderna för vägars sido-områden till ung. 780 000 mk.

Sommaren 1976 utfördes en intervju bland utnyttjare av rast- och uppställningsplatser. Resultaten jämfördes med resultat från en motsvarande undersökning från år 1969. Enligt undersökningen har utnyttjningsgraden klart stigit. Man kunde också konstatera en ökad belåtenhet vad beträffar attityderna gentemot serviceplatserna. En del platser i VoV:s Kainuu distrikt var försedda med gästbok för upptäcknad av namn och kommentarer. Enligt uppteckningarna var bilisterna i allmänhet nöjda med platserna och ansåg dem vara behövliga.

Den finska naturen bjuder på goda möjligheter att upp-  
rätta trivsamma rast- och uppställningsplatser förutsatt  
att platsval och detaljplanering utförs omsorgsfullt.  
Denna rapport innehåller exempel på förverkligade planer  
samt en karta som utvisar berörda rast- och uppställnings-  
platsers läge. Därtill innehåller rapporten som ett  
exempel en översikt av vägservice längs med riksväg 4  
Som bilaga har i rapporten bifogats riktlinjeförslag  
från år 1976 för planering av rast- och uppställnings-  
platser.

Analysen av exempelfallet ( riksväg 4) tyder på att  
antalet rast- och uppställningsplatser är s.g.s.  
tillräckligt i detta nu. Uppmärksamheten kan sålunda  
riktas emot förbättring av underhåll och utrustning.



## 1 INLEDNING

En kraftig trafiktillväxt under 1960-talet bidrog till att VoV riktade uppmärksamhet vid utvecklandet av vägservicefunktioner. Det framgick allt tydligare att det ur trafiksäkerhetens synpunkt inte är tillräckligt att bjuda trafikanter enbart en väg i gott skick. Trafikanter måste också bjudas möjlighet till uppfriskning och service av fordonet.

Rast- och uppställningsplatserna visade sig vara speciellt viktiga såväl m.a.å. trafiksäkerhet som allmän resbekvämlighet. Trafikolycksstatistiken påvisar att trötthet i flera fall förosakat olyckan. Enligt forskningsnämnders rapporter över trafikolyckor var trötthet huvudorsaken i 2.8 % av dödsolyckorna. För år 1975 uppskattas kostnaderna för dessa olyckor uppgå till ung. 60 milj. mk. Polisanmälda påkörningar bakifrån uppgick till ung. 950 varav 730 var linjeolyckor. Olyckskostnaderna för påkörning bakifrån har uppskattats till 30 milj.mk.

Vägtrafikförordningen har indirekt påskyndat uppbyggandet av rast- och uppställningsplatser. I förordningen stadgas bl.a. att ett fordon inte får uppställas på körbanan utanför tätort ifall vägen med trafikmärken utmärkts som förkörsberättigad ifall icke skärskilda skäl påtvingar det. Vägtrafiklagen å sin sida förbjuder körning i trött tillstånd.

Med tillväxande trafikmängder ökas också betydelsen av övriga vägservicefunktioner. Å andra sidan har den ekonomiska lönsamheten för affärsföretagen klart förbättrats. Längsmed de viktigaste vägarna har det sålunda uppkommit ett rätt stort antal kommersiella servicefunktioner som vägtrafikanten kan utnyttja.

På allmänna vägar som underhålls av VoV uppgick trafikarbetet år 1975 till sammanlagt 16 000 milj. fordonskilometer varav personbilarnas andel var ung. 12 000 milj. ford. km. Resor vars längd övergick 100 km svarade för ung. 25 % av det totala trafikarbetet. Man kan antaga att vägservicefunktionerna i främsta rummet ökar trafiksäkerhet och resbekvämlighet för den långväga trafiken. Sålunda skulle vägservicen direkt betjäna ett årlig trafikarbete av storleksordningen 4 000 milj. fordonskilometer.

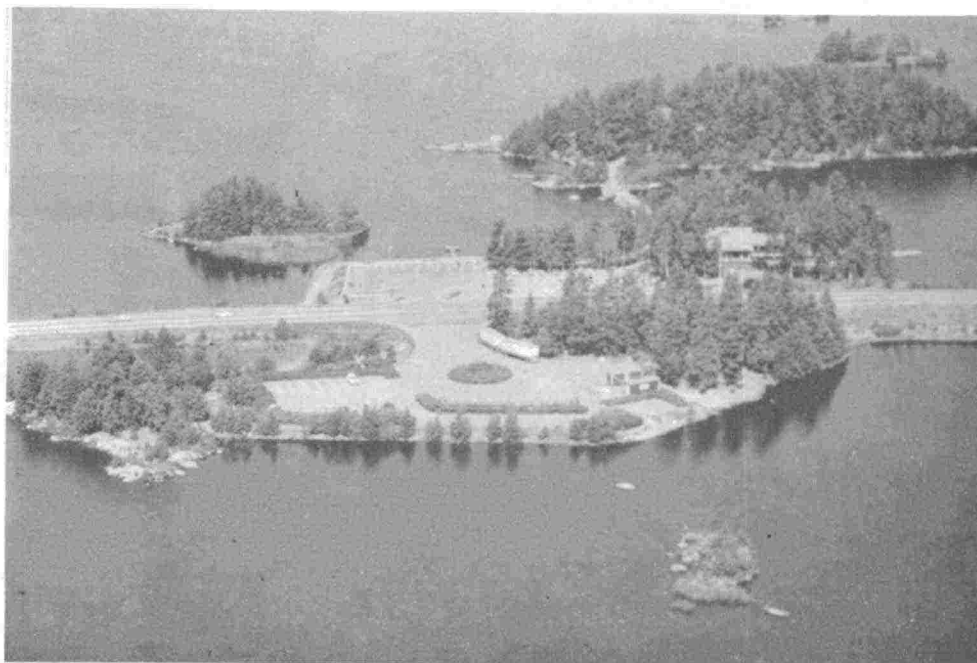
I det följande granskas i detalj strukturen av vägservicefunktioner och deras utnyttjande samt bedöms deras effektivitet och utvecklingsbehov.





Levähdysalue Pulkki-  
lanharjulla (mt 314)

Rastplats vid Pulkki-  
lanharju (lv 314)



Levähdysalue Sääks-  
mäen sillan luona  
(vt 3)

Rastplats vid Sääks-  
mäki bro (rv 3)



Ilmoilan levähdysalue  
mt 305 varrella

Ilmoila rastplats  
(lv 305)

## 2 BEHOVET AV VÄGSERVICEFUNKTIONER

Rast och uppställningsplatserna ökar trafiksäkerheten och medför en förbättrad resbekvämlighet i och med att trafikanter ges möjlighet till avkoppling från trafiken. Uppfriskningen kan också sammankopplas med service av fordonet.

### 2.1 Olyckor förorsakade av trötthet

Långa körsträckor resulterar i en avmattning och allmän körtrötthet. Detta innebär en ökad olycksrisk. Enligt forskningsnämnders rapporter från 1968-74 utgjorde trötthet huvudorsaken i 2,8 % och uppgavs som medverkande orsak i 3,9 % av alla dödsolyckor.

På basen av ovannämnda rapporter och VoV:s olycksstatistik från 1975 kan man uträkna att trötthet utgör huvudorsaken till ung. 300 trafikolyckor årligen. Av dessa leder 15 till dödsfall och 120 till personskador. Antalet omkomna uppgår till 18 och skador förorsakas 210 personer. Därtill skadas ung. 425 fordon.

Trötthet bedöms vara medverkande orsak i 430 olyckor varav 20 har dödlig utgång och 165 leder till personskador. I dessa olyckor omkommer 25 personer och 300 vållas skador. Därtill skadas 600 fordon.

Totala nationalekonomiska kostnader för olyckor där trötthet varit huvudorsaken har uppskattats till 25 milj. mk år 1975. De olyckor där trötthet bedömts som en medverkande orsak resulterade i ung. 33 milj. mk nationalekonomiska kostnader år 1975. Olyckskostnaderna sammanlagt för de olyckor där trötthet varit en av orsakerna uppgår till 58 milj. mk. Uppskattningen baserar sig på uppgifter som VoV:s ekonomiavdelning tillhandahållit. Olyckskostnaderna för olycka med dödlig utgång har uppskattats till 1,2 milj. mk, med personskador till 50 000 mk och med enbart materiella skador till 3 500 mk.

### 2.2 Olyckor förorsakade av uppställda fordon

Vid vägkanten eller på körbanan uppställt fordon utgör en trafiksäkerhetsrisk i synnerhet på livligt trafikerade riks- och stamvägar. Enligt vägtrafikförordningen är det icke tillåtet att utanför tätort uppställa ett fordon på körbanan då vägen med trafikmärken utmärkts som förkörsberättigad, ifall icke särskilda skäl påtvingar det.



Andelen påkörningar mot uppställt fordon av alla polisanmälda olyckor på allmänna vägar var under perioden 1967-75 följande:

	1967 <sup>x)</sup>	1967-69 <sup>x)</sup>
riks- och stamvägar	5,0 %	4,5 %
övriga landsvägar	) 4,1 %	3,5 %
lokalvägar		3,6 %
allmänna vägar sammanlagt	4,5 %	3,9 %
x) Påkörningar bakifrån mot uppställt fordon i rörelse		
	1974 <sup>x)</sup>	1975 <sup>x)</sup>
riks- och stamvägar	12,1 %	11,8 %
övriga landsvägar	6,4 %	6,4 %
lokalvägar	5,1 %	5,7 %
allmänna vägar sammanlagt	8,5 %	8,6 %

x) Påkörning bakifrån mot uppställt fordon eller fordon i rörelse. Omkörnings- och svängolyckor är inte inberäknade.

Tabellerna ovan är icke direkt jämförbara p.g.a. avikande statistisk grund.

År 1975 uppgick antalet påkörningar bakifrån till 943 dvs. 8,6 % av totalantalet olyckor 10 930. Linjeolyckornas antal därav var 729 (olyckor som inte inträffat i korsning, järnvägsövergång eller på bro).

Olycka av typen påkörning bakifrån är den tredje allmännaste olycksfallstypen på riks- och stamvägar. De allmännaste typerna är sk. enskild olycka och viltolycka. Påkörningarna bakifrån har i allmänhet lindriga följder. År 1975 resulterade 71 % av dessa olyckor i enbart materiella skador och mindre än 2 % hade dödlig utgång. Endast viltolyckorna hade i allmänhet lindrigare följder.

Påkörningar mot uppställt fordon har beräknats förorsaka nationalekonomiska kostnader av storleksordningen 33 milj.mkr årligen i 1976 års kostnadsnivå. Som jämförelse kan nämnas att olyckorna vid järnvägs-korsningar beräknats ha förosakat nationalekonomiska kostnader av storleksordningen 50 milj. mk år 1975.



### 2.3 Chauffören tröttnar under körning

Vägtrafiklagens 5 § förbjuder körning i trött tillstånd. Chaufförens tröttnande under körning och dess inverkan på trafiksäkerheten har undersökts men tillförlitliga resultat har icke uppnåtts. I det följande redovisas en del resultat och åsikter som upplockats ur olika undersökningar och artiklar.

Det finns två huvudslag av trötthet : fysisk och psykisk. Trötthet som uppkommer vid körning är i allmänhet en kombination av båda huvudtyperna. Fastän vissa muskler styvnar då chauffören sitter en längre tid i samma ställning har detta inte en avgörande betydelse. /1/.

Det psykiska tröttnandet innebär avtrubning som ett resultat av ett längre enformigt existensstillstånd. Om tillståndet varar oförändrat en längre tid resulterar det i en adaptation. När man kört timtal längs en bred och rak väg leder detta till avtrubning och nedsatt uppmärksamhet. /2/

Enligt amerikanska undersökningar är trafikolycksrisken på långa körsträckor som störst vid halva sträckan. Fastän den fysiska tröttheten mot slutet av körningen stiger, kompletteras detta av en väntan på rekreation som således minskar total-tröttheten. En för kort nattsömn föregående natt ökar även tröttheten. /3/

Under körningen borde man göra ett avbrott senast två eller tre timmar efter det resan påbörjats. Körning mer än 6-8 timmar/dygn är inte att rekommendera. /3/

En konstgjord uppfriskning tex. genom att dricka kaffe kan medföra negativa följdverkningar m.a.å. trafiksäkerheten i sådana fall där grundtröttheten redan är tämligen hög. Frisk luft och ett mellanmål ger den bästa uppfriskningen. /4/

Enligt belgiska undersökningar rekommenderas ett lätt mål före körning och etappvis under färden. Avbrott borde göras med 200-250 kms intervaller och kontinuerlig körning borde inte få överstiga 4 timmar.

### 2.4 Behovet av korta uppehåll

Bilresenärerna behöver under resan uppfriskning, vila och näring. Fordonet behöver bränsle och service och i vissa fall reservdelar. Vid fall av olycka behövs ett alarmsystem, sjuktransport- och sjukvårdsservice, samt draghjälp

Trafikarbetet ger en utgångspunkt då man vill bedöma behovet av service och uppehåll. Det sammanlagda trafikarbetet för all fordon var år 1975 ung. 16 000 milj. fordonskilometer. Personbilarnas andel härav var 12 000 milj. fordonskilometer.

I Finland har tillsvidare inde undersökts bilisternas körvanor och deras villighet att utnyttja service som finns tillbuds. Även utländska undersökningar om ämnet är fåtaliga.

"Persontrafikundersökningen 1974" ger data om trafikarbetet i resegrupper av varierande längd och resorsak. Däremot ges inte uppgifter om uppehålls orsaker eller deras antal.

Enligt ovannämnda undersökning utgjorde trafikarbetet för resor vars längd överstiger 60 km ung. 50 % av det totala trafikarbetet på de allmänna vägarna. Motsvarande andel för resor över 100 km var ung. 25 %.

I servicestationsundersökningen från år 1967 räknades andelen fordon som använde servicestationerna. Då avståndet mellan servicestationerna var 10 km var utnyttjningsgraden 4,7 % av huvudvägens trafik (färdriktning oförändrad). Motsvarande utnyttjningsgrad då avståndet ökar till 15 km var 7,6 %. Lokala utnyttjare medräknat var utnyttjningsgraden 6,2 % vid 10 km stationsavstånd och 9,2 % då avståndet var 15 km. Av kunderna tog 1/3 bränsle och ung. 2/3 gjorde ett kafébesök.



### 3 SIDO-OMRÅDEN OCH SERVICEFUNKTIONER

Vägservicefunktionerna i Finland är tämligen mångsidiga och nätet täckande. I det följande presenteras de olika servicefunktionerna som VoV, övriga statliga verk samt privata företagare och kommuner bjuder vägtrafikanten.

#### 3.1 Rast- och uppställningsplatser

VoV har förbättrat servicestandarden för allmänna vägar genom att förse nätet med rast- och uppställningsplatser. År 1975 uppgick antalet färdiga rastplatser till 299 och uppställningsplatser till 1603. Planer för vidare utbyggnad fanns för 112 rastplatser och 410 uppställningsplatser. Rast- och uppställningsplatserna behandlas mera ingående i kap. 5.

#### 3.2 Servicestationer

Antalet servicestationer uppgick år 1976 till 2 100 st. varav ung. 1 200 st. låg utanför städer eller köpingar. Ungefär 60 % av servicestationerna var försedda med ett kafé. Antalet servicestationer med nattbetjäning eller sedelautomat uppgick till ung. 150 st. Antalet servicestationer i Finland har varit nästan konstant under de senaste åren.

VoV gjorde år 1967 en inventering av servicestationerna längs riks- och stamvägar. Enligt resultaten var tätheten längs riksvägar 1 station/13,2 km och för stamvägar 1 station/18,2 km. Undersökningen gav också som resultat att 25 % av avstånden mellan två servicestationer var mindre än 2 km. Ovan presenterade resultat är icke direkt jämförbara med uppgifter presenterade i bilaga 4 p.g.a att i undersökningen från år 1967 medtogs alla stationer dvs. även sådana som låg alldeles intill varandra.

#### 3.3 Campingområden

En stor del av besökanden på campingområden är bilresenärer. Antalet campingområden år 1976 uppgick till 311 st.

#### 3.4 Hotell, motell och semesterbyar

I Finland fanns år 1976 sammanlagt 438 hotell eller motell samt 187 semesterbyar. Hotellen ligger oftast i städer medan motellen och semesterbyarna är belägna utanför tätorterna.





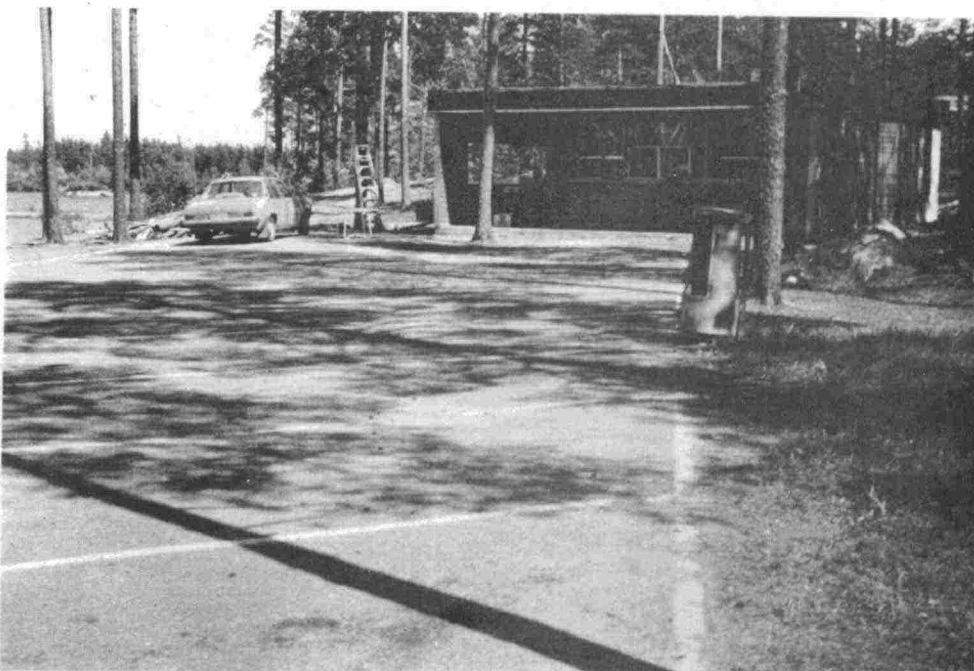
Huoltoasema

Service station



Motelli

Motel



Kioski levähdysalueen  
yhteydessä Maskussa  
(vt 8)

Kiosk vid rastplats  
i Masku (rv 8)

### 3.5 Hälsovårdscentraler och sjukhus

Då det inträffar trafikolyckor eller sjukdomsattacker behöver man i vissa fall anlita hälsovårdscentraler eller sjukhus. Antalet hälsovårdscentraler uppgår till 283 och sjukhus till 92. Då man granskar ovan-givna uppgifter bör beaktas att på ort kan förekomma båda typerna av sjukvårdsservice.

### 3.6 Nödtelefoner och övrig alarmservice

Nödtelefoner längs allmänna vägar har provinstallerats i samarbete mellan VoV och post- och telegrafstyrelsen från och med 1974. Telefonerna är upprättade inom 6 provområden inom följande regioner: Rovaniemi, Jämsä, Kouvola, Villmanstrand, Imatra och Helsingfors. Vägar med nödtelefonservice mätte totalt 330 km och telefon-antalet uppgick till 117. Provprogrammet fortsätter som bäst. De erfarenheter som hittills insamlats har presenterats i en skild rapport.

Bilradiotelefonernas antal uppgick år 1976 till 40 000. År 1980 uppskattas antalet stiga till 80 000.

### 3.7 Sjuktransporter

I folkhälsolagen stadgas att den kommun eller det kommun-förbund som upprätthåller en hälsovårdcentral också ansvarar för organisering av sjuktransporter. Sjuk-transport som förrättas med sjuktransportfordon kan arrangeras som centralens egen service eller så kan servicen antingen helt eller delvis överlåtas åt ett samfund eller en privat yrkes-idkare. Enligt fordonregistret hade man i Finland år 1973 sammanlagt 572 sjuktransportfordon.

### 3.8 Mobila vägservicefunktioner

Utöver fasta vägservicefunktioner finns det även ett antal sk. mobila vägservicefunktioner. En del är avsedda för kontinuerlig service medan andra endast för tillfälligt behov.

VoV:s vägunderhålls-organisation är skyldig att hjälpa till vid uppkläring av en väg tillstockad pga. t.ex. en trafikolycka oberoende av tidpunkten för inträffandet. God sed förutsätter dessutom att vägunderhållsenheterna hjälper vägtrafikanter som råkat i nöd ifall det kan ske utan att genomförandet av den egentliga uppgiften avsevärt störs. Underhållsenheterna är i många fall utrustad med radiotelefoner som kan användas för att snabbt tillkalla hjälp.



Den patrullerande "flygande" polisen hjälper vid sidan av trafikövervakningen bilister som råkat i nöd.

Finland Röda Kors har förstahjälpsheter som har deltagit i samarbetsprojekt mellan FRK, polisen och Bilförbundet för ökad trafiksäkerhet vid livliga helgdagar. För denna verksamhet har uppdragsgivare varit polisen som också ansvarat för helheten. Förutom i ovannämnda aktioner deltar FRK i vägservicen också på lokalt plan genom distriktsorganisationer, lokalavdelningar och förstahjälpgrupper. För närvarande uppgår antalet förstahjälpgrupper till 400 st. Överallt i landet har polisen uppgifter om förstahjälpgruppernas alarmnummer. På endel orter ges gruppen alarm varje gång då polisen rycker ut till et olycksfall.

Grupperna verkar på frivillig bas vilket innebär att en oavbruten dejourering inte kan garanteras. Alarmsystemet har dock fungerat så att hjälp vid olycksfall s.g.s. utan undantag kunnat fås.

FRK har försöksmässigt placerat ut förstahjälplådor längsmed vägarna. Utrustning har i vissa fall kommit bort och komplettering har sålunda utgjort en olägenhet. Resultatet har varit att FRK fattat ett beslut att inte fortsätta med denna service. I stället rekommenderas att bilisterna förser sig med förstahjälpsförpackningar.

Inom Bilförbundet verkar ca. 300 frivilliga vägservicemän. Dessa är utrustade med reparationsverktyg för mindre reparationer. Förutom reparationskunniga har de dessutom genomgått förstahjälpskurser anordnade av FRK. Endel vägservicemän har i sin bil radiotelefon med vilken mera hjälp kan tillkallas vid behov. Ärligen hjälper vägservicemännen ca. 3 000 bilister. I allmänhet är de fråga om reparation av mindre tekniska fel. Vägservicemännen patrullerar under trafiksäkerhetsoperationer som anordnas i samarbete mellan polisen, FRK och Bilförbundet. Utöver dessa aktioner utförs patrullering på eget initiativ i samband med personligt resande. På vissa områden kan vägservice tillkallas per telefon under veckosluten.

### 3.9 Service i tätorter

Under långa resor passeras i allmänhet ett flertal tätorter. Lokalcentra eller tätorter av högre kategori bjuder trafikanterna all den service dessa kan tänkas behöva. Servicestandarden i tätorter av lägre kategori är ofta rätt blygsam men i allmänhet finns dock tillhands telefon och butik.



Enligt inrikesministeriets tätortsklassificering 1973/74 uppgår antalet tätorter av kategori lokalcentra eller högre till ca. 900. Om man medtar alla tätorter eller byar som utmärkts på vägkartan så kan det uppskattas att längs riksväg n:r 4 på sträckan Helsingors - Kemi är medelavståndet mellan tätorter ca. 10 km. Motsvarigt är tätortsavståndet på sträckan Kemi - Kangasniemi i medeltal ca. 15 km.













Tabell 3.9

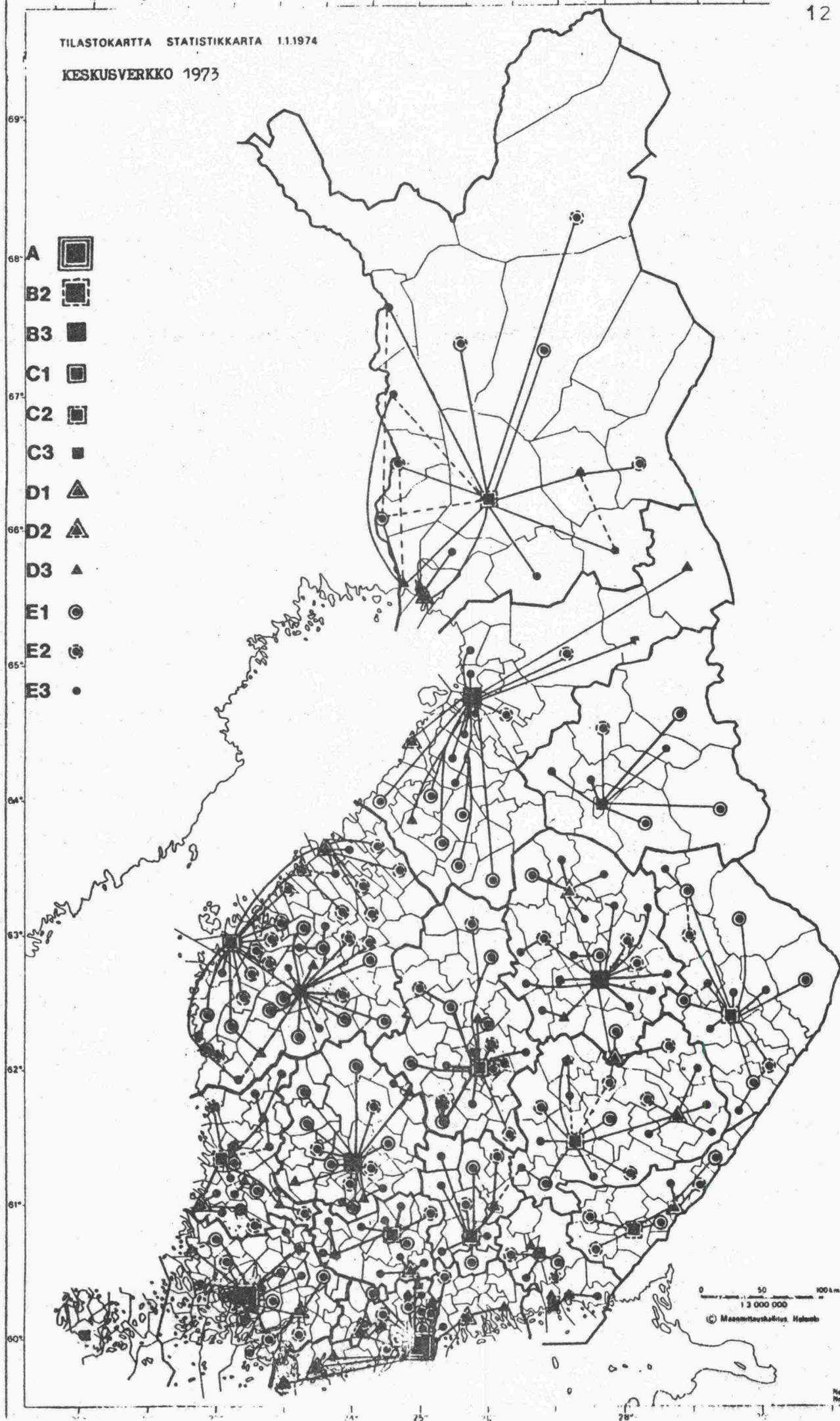
Antalet tätorter i olika kategorier år 1973

kategori	st.
A Huvudstads-centra	1
B Riksdelscentra	4
C Landskapscentra	23
D Stadscentra	40
E Kommuncentra	228
F Lokalcentra	620
Sammanlagt	906

TILASTOKARTTA STATISTIKKARTA 1.1.1974

## KESKUSVERKKO 1973

- A   
B2   
B3   
C1   
C2   
C3   
D1   
D2   
D3   
E1   
E2   
E3 





#### 4 RAST- OCH UPPSTÄLLNINGSPLATSER

##### 4.1 Allmänt

Längs med allmänna vägar anordnas inom vägområdet platser som möjliggör uppehåll i körning eller urstigning så att trafiken inte åsamkas orimlig störning. Speciell hänsyn fästes vid riks- och stamvägar emedan de är avsedda att tjäna snabb långvägstrafik.

Enligt vägtrafikförordningen är det förbjudet att uppställa ett fordon på körbanan då vägen med trafikmärken utmärkts som förkörsberättigad. Detta förutsätter att skilda platser som möjliggör uppställning bör arrangeras längs dessa vägar.

Enligt § 3 i lagen över allmänna vägar kan längs allmänna vägar reserveras:

- a) till vägen anknytna områden avsedda för vägtrafikanter uppfrysning och avnjutning av färdkost eller service av fordonet (gäller endast riks- och stamvägar)
- b) till vägen anknytna områden avsedda för uppställning av fordon
- c) mindre områden som hör till det egentliga vägområdet avsedda för uppställning av fordon.

Rastplatserna som utgör mindre friluftsområden avsedda för vägtrafikanterna hör till grupp a. Uppehåll på dessa områden räcker i allmänhet högst ett par timmar. Rastplatserna är således inte avsedda att tjäna i campingsyfte utan närmast att bjuda en trött resenär möjlighet till en stunds avkoppling vid ett naturskönt ställe skyddat från vind och damm.

I grupperna b och c nämnda uppställningsplatser är avsedda för korta uppehåll som t.ex. besök vid utsiktsplats, reparation av motorfel, byte av chaufför eller granskning av lasten.

Vägförordningens § 32a tillåter upprättande av t.ex. en kiosk vid en rastplats.



## 4.2 Planering

I början av 1960-talet påbörjades byggandet av rast- och uppställningsplatser. VoV utarbetade under åren 1967-79:

- Allmänna direktiv för planering av rast- och uppställningsplatser längs riks- och stamvägar
- Inventering av befintliga rast- och uppställningsplatser längs riks- och stamvägar
- En översiktsplan för utbyggande av rast- och uppställningsplatsnätet längs riks- och stamvägar.
- Förslag till finansiering av den ovannämnda planen.

Översiktsplanen uppgjordes i samarbete mellan VoV och distrikten. Man strävar till att förverkliga planen före år 1980.

Enligt inventeringen från år 1968 var antalet förverkligade rastplatser 70 och uppställningsplatser 480.

Enligt planen avsågs det att ytterligare 120 rastplatser och 1 185 uppställningsplatser skulle byggas 1968-1980.

## 4.3 Implementering

Översiktsplanen har förverkligats bra. Enligt inventeringen från år 1975 fanns det 266 st. färdiga rastplatser längs riks- och stamvägarna. Antalet översteg det planenliga med 70 st. Av uppställningsplatserna hade förverkligats 1 232 st., dvs. 75 % av den ursprungliga planen.

I samband med inventeringen år 1975 gjorde distriktskontoren en granskning av planen, enligt vilken ytterligare 112 rastplatser och 394 uppställningsplatser skulle byggas. Totala antalet rastplatser skulle sålunda uppgå till 378 st. och uppställningsplatser till 1 626 st. Då man granskar siffrorna bör märkas att översiktsplanen från år 1968 justerats även tidigare och att antalet riks- och stamvägar ökat.



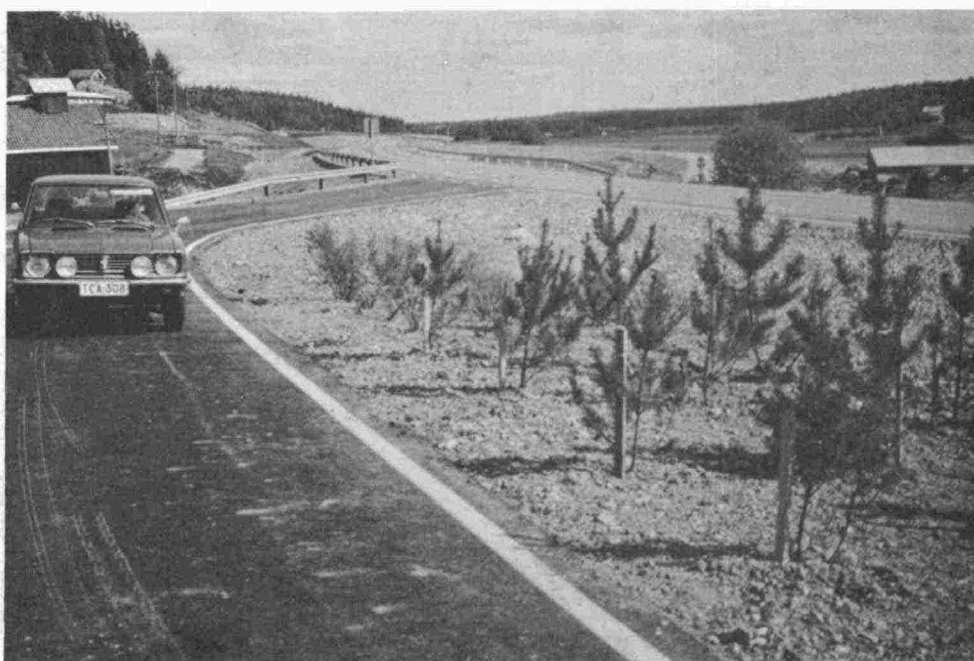
Tien molemmin puolin  
rakennettu levähdys-  
alue (vt 9)

Rastplats utbyggd på  
ömse sidor om vägen  
(rv 9)



Pieni levähdysalue,  
jossa alkuperäistä  
puustoa on säilytetty

Liten rastplats med be-  
varad trädvegetation



Levähdysalueen istu-  
tuksia Paimiossa

Plantering vid Paimio  
rastplats



Tabell 4.3

## BYGGDA OCH PLANERADE RAST- OCH UPPSTÄLLNINGSPLATSER

	rastplatser			uppställningsplatser		
	färdiga	planerade	sammanlagt	färdiga	planerade	sammanlagt
översiktsplan 1968	70	120	190	480	1185	1665
ändrad översiktsplan 1975	266	112	378	1232	394	1626

Utöver ovannämnda uppställningsplatser har det byggts 404 st längs övriga landsvägar. Av dessa är 33 st utmärkta som rastplatser.

Alla rastplatser är försedda med bord och bänkar medan ung. 20 % av uppställningsplatserna har denna utrustning. Ung. 67 % resp. 8 % av rast- och uppställningsplatserna är försedda med toalett. Kioskantalet uppgår till 25 st.

Ur följande sammanfattande tabeller framgår även lokaliseringen av platserna distrikt och vägvis.

RAST- OCH UPPSTÄLLNINGSPLATSER 1.1.1975

Riksvägar, stamvägar och övriga landsvägar

väg.	V = Färdig S = planerad	RASTPLATSER										UPPSTÄLLNINGSPLATSER										R+U Sammanlagt st.
		Anslutningstyp							Utrustning			Anslutningstyp							Utrustning			
		Sammanlagt st.	A	B	C	D	E	X	Bord	WC	Kiosk	Sammanlagt st.	A	B	C	D	E	X	Bord	WC	Kiosk	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Riksvägar	v s	200 64	64 33	61 16	37 8	33 5	4 2	1	200	129 6	12 2	914 260	75 47	64 13	65 36	81 25	628 135	1 4	186 21	79 8	6	
Stamvägar	v s	66 48	13 29	25 1	11 4	17 14			66	43 4		818 134	15 6	15 4	34 34	30 8	224 82		67 1	19 1		
Sammanlagt	v s	266 112	77 62	86 17	48 12	50 19	4 2	1	266	172 10	12 2	1232 394	90 53	79 17	99 70	111 33	852 217	1 4	253 22	98 9	6	
Övriga landsvägar	v s	33 2	5	20	3 2	5			33	28	2	371 16	11 1	32 1	46 3	33 2	246 9	3 1	68 2	24	5	



## RAST- OCH UPPSTÄLLNINGSPLATSER 1.1.1975

Riksvägar

Distrikt n:r	V = Färdig S = planerad	RASTPLATSER										UPPSTÄLLNINGSPLATSER										R+U Sammanlagt st.
		Anslutningstyp							Utrustning			Anslutningstyp							Utrustning			
		Sammanlagt st.	A	B	C	D	E	X	Bord	WC	Kiosk	Sammanlagt st.	A	B	C	D	E	X	Bord	WC	Kiosk	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
01 Uusimaa	v s	5	4	1					5	5		16 2		4	1		11 2		8	4		23
03 Turku	v s	45 28	44 28			1			45	10		85					85		25			158
04 Häme	v s	14 2	5	3	2	4			14	10 2	2	41 17	18 14	3		2	18		7 11	13		74
05 Kymi	v s	11 11	4 4	2 5	5 2				11	10		42 39	8 19	12 7	4 2		18 11		17 1	10		103
06 Mikkeli	v s	8	2	2		4			8	8	1	75 19	27 13	1 1	5 3	6 2	36		38 8	13 2	1	102
07 Pohj. Karjala	v s	7 2	2 1	1		4 1			7	2 1	1 1	28 9	12	2 1		4 6	10 2		13 1	3 1	1	46
08 Kuopio	v s	13 1	1	5 1	4	1	2		13	11 1	1	95 26	1	5 1	12		77 22		9	12		135
09 Keski- Suomi	v s	13 4	1	4 4	3	4	1		13	6	1	108		1	1	28	78					125
10 Vaasa	v s	11 1	1	1	6	2		1	11	10	2	59 3	4 1		17 1	7 1	30	1	32	22	1	74
11 Keski- Pohi.maa	v s	9 1		1 1	8				5	5		39 6		2 1	11 3	2	24 2		13	10		55
12 Oulu	v s	22 2		7 1	6	8 1	1		22	19 1	3 1	105 20	5	1 1	3 14	10 3	86 2		2	1		149
13 Kainuu	v s	17 1		16 1	1				17	17 1		52 23					52 23					93
14 Lappi	v s	25 11		18 3	2 4	5 2	2		21	16	1	170 97		33 1	11 12	22 10	104 70	4	22	13	4	303

RAST- OCH UPPSTÄLLNINGSPLATSER 1.1.1975

Stamvägar

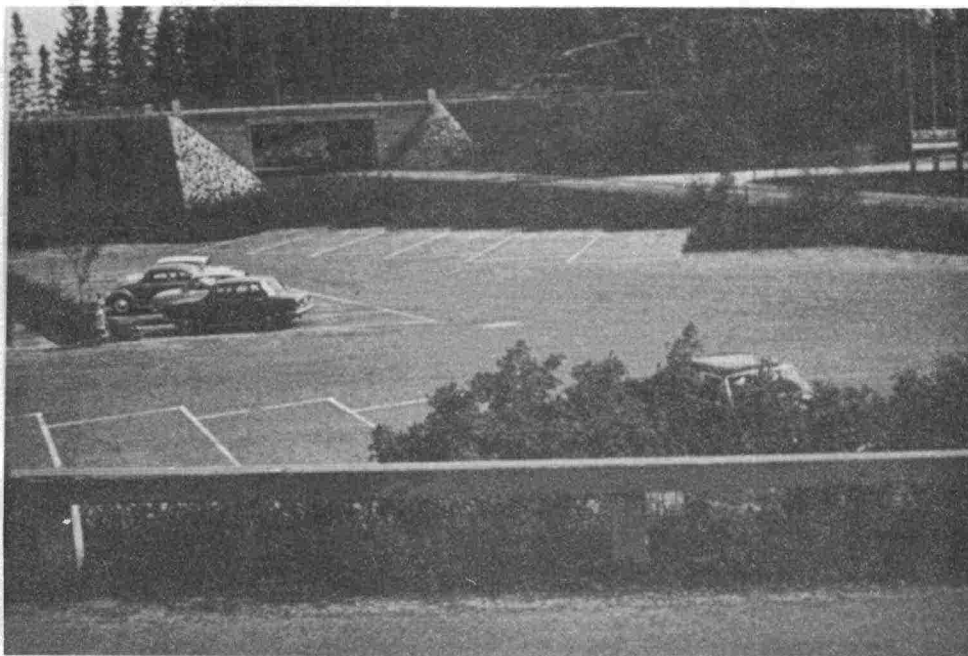
Distrikt n:r	V = Färdig S = planerad	RASTPLATSER										UPPSTÄLLNINGSPLATSER										R+U Sammanlagt st.
		Sammanlagt st.	Anslutningstyp						Utrustning			Sammanlagt st.	Anslutningstyp						Utrustning			
			A	B	C	D	E	X	Bord	WC	Kiosk		A	B	C	D	E	X	Bord	WC	Kiosk	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
01 Uusimaa	v s	2 1				1			2	1		10	2		4	3	1		7	1		13
03 Turku	v s	12 25	11 25		1				12	2		19		4			15		11			56
04 Häme	v s	5		1		4			5	1		14 2	2 2	1		2	9		1			21
05 Kymi	v s	2	2						2	2		6 5	4				2 2		2			13
06 Mikkeli	v s	3		3					3	2		35			3	1	31		8			38
07 Pohj. Karjala	v s	6 2				6 2			6	3		33 5	2			17 3	14 2		17	7		46
08 Kuopio	v s	2 5		2 1		1 3			2	3 4		8 33		1 1	2		6 31		4			48
09 Keski- Suomi	v s	1		1					1	1		7			2		5					8
10 Vaasa	v s	3 1		1	1	1 1			3	3		23 16	2 2		14 13		7 1		9	8		43
11 Keski- Pohj.maa	v s	8		2	5	1			8	4		21 32		1 3	6 11		15 18		1			61
12 Oulu	v s	3 6		2 4	1 1				3	3 4		17 4	2 2	2	1	2	10 2					30
13 Kainuu	v s	6		5	1				6	6		46 4		2			44 4					56
14 Lappi	v s	12 9		7 1	2 2	3 6			12	12		63 49		5	2 7	5 5	51 37		7 1	4 1		133



RAST- OCH UPPSTÄLLNINGSPLATSER 1.1.1975

Övriga landsvägar

Distrikt n:r	V = Färdig S = planerad	RASTPLATSER										UPPSTÄLLNINGSPLATSER										R+U Sammanlagt st.
		Sammanlagt st.	Anslutningstyp						Utrustning			Sammanlagt st.	Anslutningstyp						Utrustning			
			A	B	C	D	E	X	Bord	WC	Kiosk		A	B	C	D	E	X	Bord	WC	Kiosk	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
01 Uusimaa	v s	8 2	4	1	1 2	2			8	6		41	4	8	6	3	20		12	3		49
03 Turku	- -																					
04 Häme	- -																					
05 Kymi	- -																					
06 Mikkeli	v s											19 4		1	2 2		16 2			4		23
07 Pohj. Karijala	v s	1	1									31 2	1	1 1	4 1	5	20		6	2	1	34
08 Kuopio	v s	3		1	2				3	2		33 6	2	3		15 1	13 5		15 1	1	3	42
09 Keski- Suomi	v s											22 2	1	7	7		7 1		10 1	5		24
10 Vaasa	v s	7		4		3			7	6	2	77		1	9	2	65					84
11 Keski- Pohj.maa	v s											44	3	3	16	6	13	3	24	9	1	44
12 Oulu	v s											17 1			2	2	13 1		1			18
13 Kainuu	v	14		14					14	14		87 1		8			79					102
14 Lappi	- -																					



Hyvin suunniteltu le-  
vähdysalue. Viiden-  
numero. Valkeakoski  
(vt 3)

Välplanerad rastplats  
Viidennumero Valkea-  
koski (rv 3)



Sama alue kuin edellä.  
Suomen liput sopivat  
hyvin kuvaan.

Samma område som ovan.  
Flaggorna passar väl  
in i bilden.



Pysäköimisalue voidaan  
rakentaa esim. suuren  
siirtolohkareen viereen  
Renko (vt 10)

Rastplatsen kan utmärkt  
byggas vid ett flyttblock  
Renko (rv 10)

(Kuvat L Ruippo)



## 4.4 Underhåll

År 1973 gjordes i VoV en utredning över renhållning av rast- och uppställningsplatser samt vägkanter. Enligt utredningen är de årliga underhållskostnaderna för 1 000 rast- och uppställningsplatser 900 000 mk. De årliga renhållningskostnaderna för sido-områden var samtidigt 780 000 mk. Ur följande tabell framgår mera detaljerade uppgifter om utredningsresultaten.

UTREDNING ÖVER RENHÅLLNING AV RAST- OCH UPPSTÄLLNINGSPLATSER  
SAMT VÄGARS SIDO-OMRÅDEN  
31.10.1973

Distrikt	R- och U-platser st	Toaletter st	Avfalls- säckar st	Ställningar för avfalls- säckar st	Andelen avfall från bosättning			Behovet av tömning/ månad		Kostn. mk/år	
					50%	50%	E1	Roskbeh.	Toaletter	R- och U-platser	Vägar sido- områden
U	41	14	7	99	24	11	6	7.1 (1-30)	9.6 (1-30)	112.046,22	181.491,01
T	157	21	18	368	69	74	14	5.4 (1-20)	1.4 (1-4)	171.800,-	69.780,-
H	68	15	20	158	35	27	6	5.6 (1-12)	5.5 (1-30)	95.400,-	75.000,-
Ky	43	22	19	59	24	17	2	6.2 (1-12)	2.1 (1-6)	47.000,-	86.700,-
M	77	35	37	151	21	28	28	5.5 (1-12)	2.3 (1-9)	72.416,-	53.678,-
P-K	64	20	3	117	-	20	44	4.4 (1-10)	2.9 (1-8)	27.865,-	31.600,-
Ku	78	22	5	169	-	15	63	5.1 (1-8)	4.3 (1-8)	44.345,-	61.931,-
K-S	133	13	3	250	17	51	65	4.9 (1-8)	1.9 (1-4)	45.148,-	44.258,-
V	87	45	18	139	19	26	42	4.6 (1-15)	3.0 (1-6)	57.958,-	20.813,-
K-P	26	17	4	105	2	7	17	5.8 (1-15)	6.0 (1-15)	21.220,-	12.300,-
O	102	47	8	183	7	25	70	7.0 (1-10)	3.6 (1-9)	62.850,-	25.040,-
Kn	40	43	1	73	p	6	34	6.8 (2-10)	3.5 (1-5)	55.900,-	35.000,-
L	69	44	11	224	3	16	70	5.8 (2-15)	5.2 (1-30)	86.070,-	82.080,-
Sammanlagt	1005	358	154	2103	221	323	461	5.7 (1-30)	3.9 (1-30)	900.018,22	779.171,01

Vid busshållplatser ytterligare 143 st  
avfallsäcker

Tabell 4.4



Pysäköimisalueelle  
tuotuja roskia

Avfall vid upp-  
ställningsplats



Käytössä olevat jäte-  
astiat "roska-ville"  
ja jätessäkkiteline

Avfallsbehållare  
"Rosk-Ville" och  
ställning för avfalls-  
säck



Suurikokoinen roska-  
säiliö

Större avfalls-  
behållare



#### 4.5 Synpunkter att iakttaga vid utvecklandet av rast- och uppställningsplatser

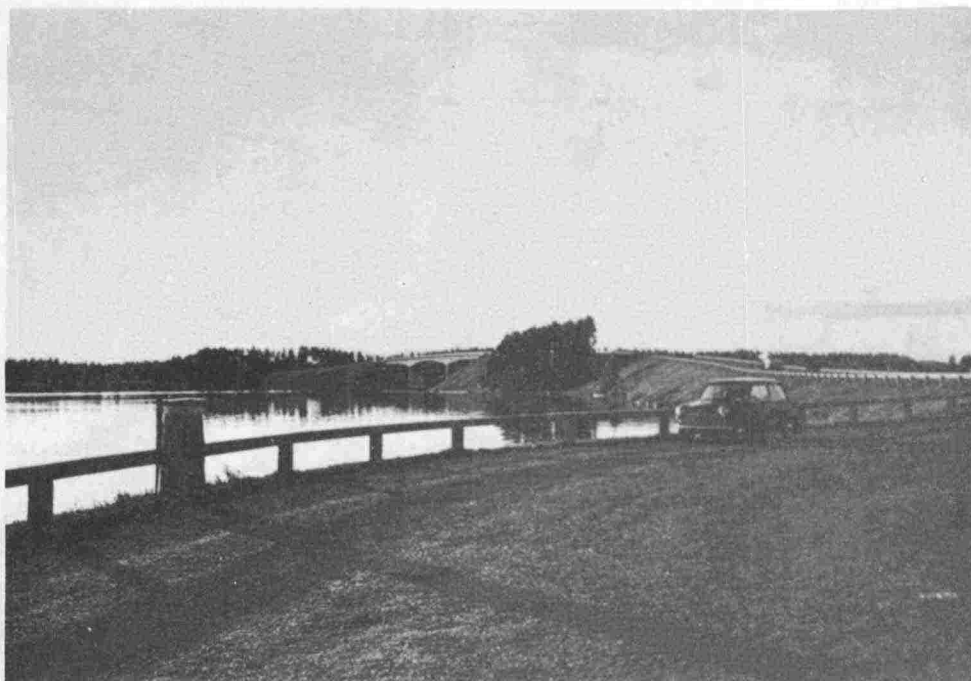
De rast- och uppställningsplatser som i detta nu är i bruk betjänar tillfredställande vägtrafikanterna och förbättrar trafiksäkerheten. Trivseln på dessa platser kan höjas och då nya utbyggs kan man ta till vara tidigare uppsamlade erfarenheter. I det följande presenteras en del synpunkter som kunde tas i beaktande då man strävar att höja servicenivån.

Rast- och uppställningsplatstätheten längs riks- och stamvägar är tillfredställande men de är ställvis ojämnt fördelade. De största luckorna borde i första hand fyllas och samtidigt kunde man överväga att bygga platser även längs övriga landsvägar ifall de ekonomiska resurserna medger det. Lagligt hinder föreligger inte nu mera.

De nya platserna kunde byggas i samband med vägförbättringsprojekt vilket medför förminskade kostnader. För nya vägar bör platserna byggas direkt under det egentliga byggnadsskedet.

Då behovet att bygga nya platser minskar kan tyngdpunkten överföras på vidare utveckling av redan förverkligade platser. Då nya platser byggs kan rekommenderas etappvis utbyggnad. Slutresultatet blir bättre då antalet besökanden kan räknas och det kvalitativa utvecklingsbehovet därefter analyseras.

Trivseln ökar ifall det inärheten av rastplatsen finns någon attraktion som t.ex. en bro, ett utsiktsställe eller motsvarande. Sådana platser bör förses med välskötta stiger som för sin del lockar besökanden ut på en kort promenad. Vid närmare lokalisering av platsen bör försäkras att platsvalet inte stör möjliga skyddsområden.



Levähdysalueen erot-  
taa rannasta kaide  
ja jyrkkä luiska.  
Taustalla Saimaan  
kanava

Rastplatsen är avskild  
från stranden med ett  
räcke. I bakgrunden  
Saimaa kanal



Mielikuvitukseton  
levähdysalue  
Jämsä (vt 4)

Fantasilös rastplats  
Jämsä (rv 4)



Itsestään syntynyttä  
näköalatasannetta on  
levitetty. Kangasala.  
Kuohunharju

Utvidgad "naturlig" ut-  
siktsplats Kangasala  
Kuohunharju

(Kuvat L Ruippo)



Kanalområdena har visat sig vara populära som rastplatser. Dessa områden äger ett allmänt intresse bland resenärer. Det är dessutom tämligen lätt att förse platserna med planteringar.

Då man överväger lokalisering av nya platser är det inte att förglömma sådana platser som bilister spontant valt för uppehåll av olika orsaker. Sådana platser kan i allmänhet med rätt små resurser uppbyggas till en standard som tillfredsställer bilisterna. Förutsättningen är dock att platsen kan utformas trafiktekniskt ändamålsenligt.

Speciella krav som uppkommer med hänsyn till polisens trafikövervakning bör i vissa fall iakttagas vid val av platserna.

Lokaliseringen av rastplatser bör fästas speciell uppmärksamhet. Ett lyckat vall möjliggör bl.a. etapputbyggnad så att i första skedet byggs endast en uppställningsplats som sedan i andra skedet utvidgas till en rastplats.

Platserna borde väljas sådana att de är trädbevuxna i naturligt tillstånd. Vid inlösen bör detta beaktas så att inte ägaren fäller träden före överlåtning av området.

Platsen borde väljas så att den kan anpassas efter den naturliga markytan utan väsentliga omformationer. Om möjligt bör man undvika omformation (terrassering) av en strandlinje emedan en naturlig strandlinje alltid är mera tilltalande än en kontsgjord.

Ifall planteringar bör ofta bevakas kan en el-driven pump rekommenderas. Pumpvattnet kan också användas för rengöring av asfaltbelagda ytor.

Omvårdnad av planteringar är viktigt p.g.a att oskötta förfaller de i ett par år till ett ohjälplbart tillstånd.

Områden med öppen berggrund är terrängmässigt lämpliga då underhållskraven är små och då de inte förutsätter egentliga planterigar. Terrängens höjdförhållanden ger i allmänhet goda möjligheter till trivsamma lösningar. Fantasirikedom krävs dock för att platserna skall få en personlig prägel och de naturliga förutsättningarna skall komma tillrätta.

De befintliga platserna är i allmänhet försedda med ett tillräckligt antal bilplatser. Tyngdpunkten vid vidare utveckling av områdena kan sålunda riktas mot att förbättra kvaliteten hos området.





E-tyyppin pysäköimis-  
alue. Maisemat muka-  
via. Liikenneteknilli-  
sesti ratkaisu heikko.

Uppställningsplats av  
typ E. Trivsamt land-  
skap, men en trafik-  
tekniskt dålig lösning



Alueet tulisi suunnit-  
tella siten, että  
tietä ylittävää lii-  
kennettä ei synny

Områdena borde planeras  
så att lätt trafik över  
vägen icke uppkommer



Pysäköimisalue raken-  
nettu kohtaan, josta  
louhittu kalliota,  
Lokalahti

Uppställningsplats  
byggd vid ett bergshakt



Uppställningsplatser av typ E (direkt anknytna vid körbanan) bör undvikas p.g.a. deras otrivsamma miljö. Parvis uppbyggda uppställningsplatser av typ A är att rekommendera. Anslutningsanordning enligt typ B anses olämplig m.a.å. vinterunderhållning. De olika platstyperna framgår ur bifogade planeringsdirektiv.

Det är viktigt att bilisten i god tid vet hurudant område han kommer till och hur inkörningen skall ske.

En del områden har trivsamma simstränder. Då är det skäl att informera det i samband med utmärkning av själva rastplatsen.

Kiosker vid rastplatser har gett goda erfarenheter. De borde dock inte upprättas på sådana platser som ligger invid en tätort p.g.a. att platsen då kan bli ett möteställe för ungdom vilket ju inte är den egentliga avsikten och medför dessutom en trafiksäkerhetsrisk. Kioskerna bidrar till ökad trivsel också genom att renhållningen kan genom avtal överlätas åt kioskhallaren.

Arrangemangen vid matstället är speciellt betydelsefulla m.a.å. trivseln. Framför allt bör fästas uppmärksamhet vid val av bordsplats. Borden kan placeras en aning åt sidan och matgruppen förses med belägningsplattor som gör det lättare att röra sig och ökar trivseln. Bord och bänktyperna kan gärna vara av grövre slag och personligt utformade.

Platserna bör i första hand planteras med inhemska växter som förekommer i naturligt tillstånd. Dessa är lättvårdade och kan anpassas efter omgivningen. Busktyper som är avsedda för parker kan leda till ökat underhållsarbete och trots det kan resultatet bli otillfredsställande.

Rast- och uppställningsplatserna har i vissa fall använts för lastning av trävaror. Detta resulterar i nedroskning och i vissa fall kan utrustning och planteringar ta skada. Framför allt bör begränsas användning av rastplatserna för lastning.

Renligheten på rast- och uppställningsplatserna har avsevärt förbättrats tydligen p.g.a. en allmän uppmärksamhet som fästs vid saken. Det kvarstår dock ännu övrigt att önska emedan villagästerna ställvis hämtar sitt avfall till platserna. Den allmänna debatten borde få fortsätta och som speciellt aktiv under vårperioden.

Roskbehållarna bör inte placeras på alltför dominerande ställen och på ett tillräckligt avstånd från bordgrupperna. Behållarna som nu är i bruk (avfallssäckar) är inte speciellt tilltalande och en bättre lösning lönar det nog att söka. Större rosk-behållare (sk. Roskville) har medfört hygieniska problem.

Färgbryggorna borde förses med anordningar för avfallsuppsamling. Till dessa platser hämtas ofta avsevärda mängder avfall. Problemet kunde möjligen lösas i samarbete med i frågavarande kommun.

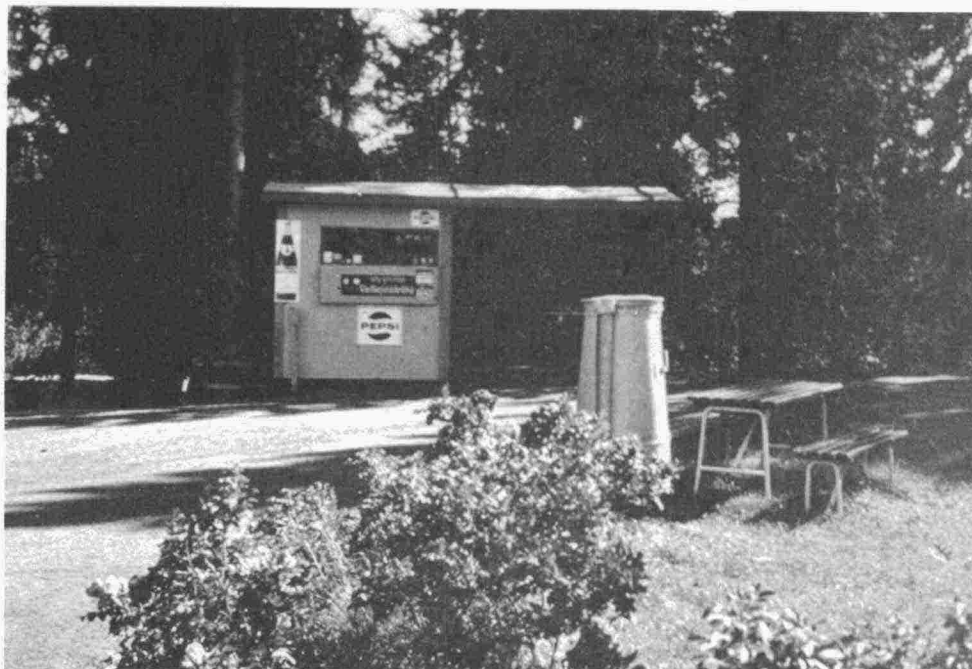
Toaletterna på rastplatserna har i viss mån blivit utsatta för skadegörelse. Emedan speciell uppmärksamhet bör fästas vid renhållning av toaletterna kan detta praktiskt arrangeras så att en närboende person svarar för det. Toaletterna bör placeras på tillräckligt avstånd från de övriga funktionerna.

I Tavastlands distrikt har man fått goda erfarenheter av en toalettkonstruktion där en 3-4 m. djup vattentät betongbrunn byggs under toaletten. Brunnen töms en gång i året med en pumpbil. Den låga temperaturen i brunnen förhindrar en biologisk aktivitet och eliminerar luktbesvär.

Skötseln av vägens sido-områden kräver ung. en arbetsdag/månad/plats. Större och mera intensivt utnyttjade platserna kan kräva en persons arbetsinsats helt under den livligaste sommarperioden.

S.g.s. alla områden är plogade under vintern. Under vintern utnyttjas platserna framför allt av lastbils-trafiken.





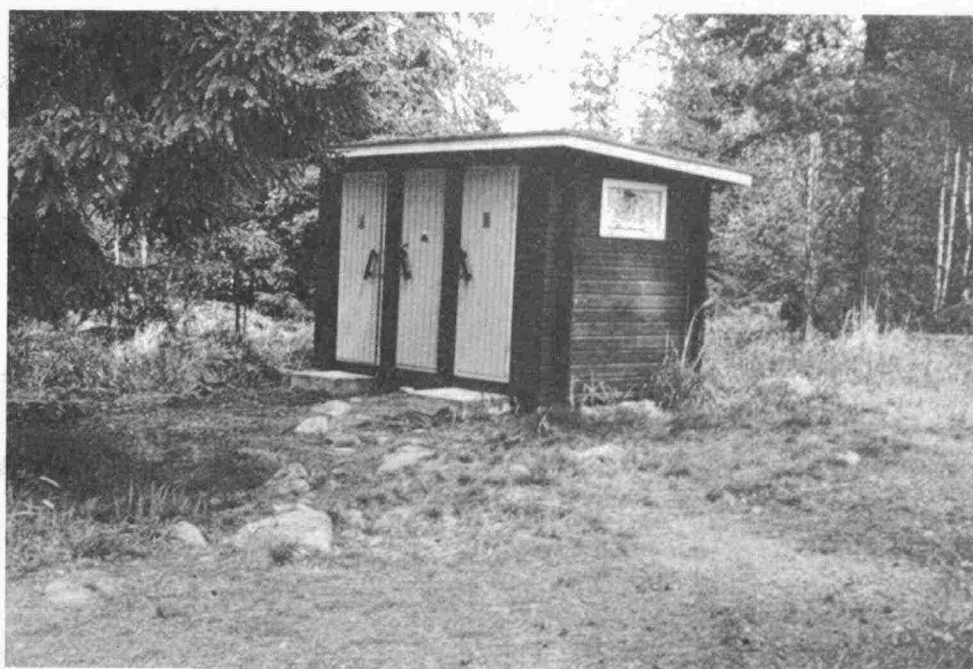
Kioski

Kiosk



Korkealuokkainen  
käymälä Tarvon moot-  
toritien varrella ole-  
valla levähdysalueel-  
la (vt 1)

Toalett av hög standard  
vid rastplats (rv 1)



Siisti käymälä leväh-  
dysalueella Merikar-  
vialla (vt 8)

Saklig toalett vid  
rastplats Merikarvia  
(rv 8)

## 5 UTNYTTJANDET AV RAST- OCH UPPSTÄLLNINGSPLATSER

Dimensionering av vägservicefunktionerna medels matematiska uträkningar förutsätter kännedom av efterfrågan och bilisternas körvanor. Undersökningar om bilisternas körvanor har gjorts endast ett fåtal och sålunda är en matematisk dimensionering i praktiken inte relevant.

Besöksfrekvenserna för rast och uppställningsplatser har kartlaggts bl.a. i undersökningarna från år 1969 och 1976. Under år 1976 gjordes även andra undersökningar om utnyttjning av olika funktioner. I Kainu distrikt har man uppsamlat en del material från gästböcker.

### 5.1 Totala antalet besökare

En preliminär uppskattning av det totala besökarantalet på rast- och uppställningsplatser har gjorts på basen av undersökningarna.

På uppställningsplatserna är uppställningstiden i medeltal 6 min. och motsvarigt på rastplatserna 12 min. Det kan uppskattas att platserna är i användning under en sommardag i medeltal 10 timmar och att dagligen ca. 50 bilar besöker en uppställningsplats och ca. 150 st. en rastplats.

Den livligaste utnyttjningsgraden infaller i juli. Antalet besökanden på de platser som fanns i bruk år 1976 har uppskattats till ca. 125 000 fordon/dygn. Under juni och augusti är besökarantalet ung. hälften av antalet i juli. Under vintern är besöksfrekvensen låg. Det har uppskattats att ca. 10 milj. besök gjordes år 1976 på rast- och uppställningsplatserna.

För att bedöma betydelsen av den uppfriskning som rast- och uppställningsplatserna bjuder och deras positiva inverkan på trafiksäkerheten, kan följande teoretiska uträkning presenteras: Om varje uppehåll uppfriskar chauffören för körning 100 km vidare så har rast- och uppställningsplatserna en positiv inverkan på ung. 1 miljard fordonskilometer årligen. Detta utgör ca. 1/15 av det totala trafikarbetet.



Tabell 5.1

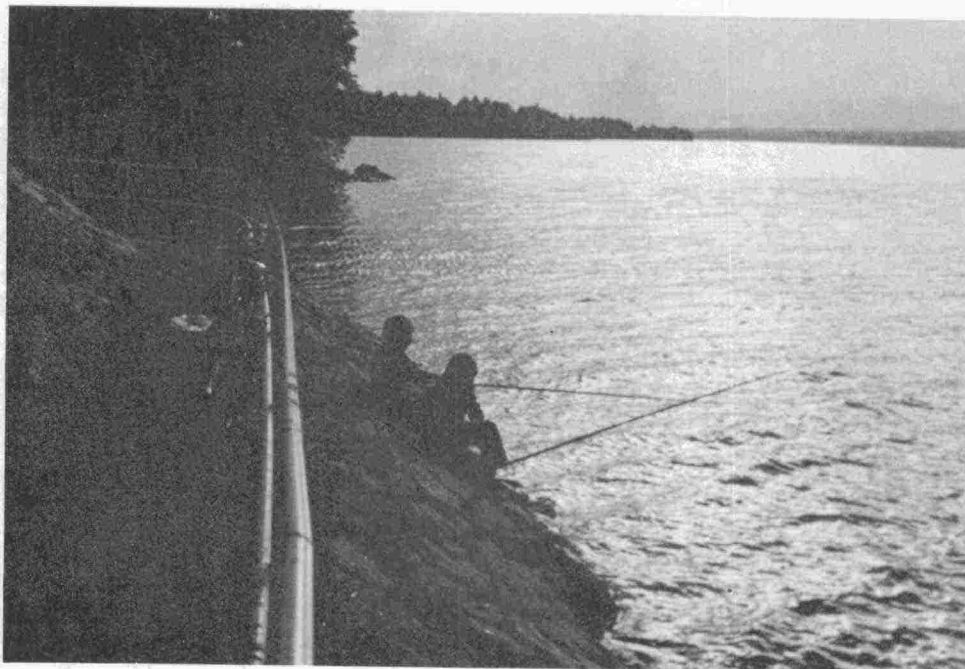
BERÄKNING AV UTNYTTJNINGSGRADEN FÖR  
RAST- OCH UPPSTÄLLNINGSPLATSER

	uppställnings- platser	rast- platser
områden i bruk 1976	1 600 st	300 st
uppställningstid i medeltal	6 min.	12 min.
bilar samtidigt på plats (juli)	0,5 st	3 st
daglig utnyttjningstid	ung. 10 h	ung. 10 h
antalet besökare per plats dagligen	ung. 50	ung. 150
antalet besökare dagligen (hela landet, juli)	80 000	45 000
besökare dagligen, sammanlagt	125 000	
antalet besökare sammanlagt i hela landet (maj - september)	n. 7,5 milj.	
antalet besökare i hela landet årligen	n. 10 milj.	



Kahvitauko levähdys-  
alueella

Kaffepaus på rast-  
plats



Pojat ongella leväh-  
dysalueen rannalla  
Pirkkalassa

Pojkarna på mäte vid  
Pirkkala rastplats



Levähdysalue ja käymä-  
lä Tarvon moottoritien  
varrella ahkerassa käy-  
tössä tavallisena arki-  
päivänä (vt 1)

Vardag och flitigt ut-  
nyttjande av rastplats  
och toalett



## 5.2 Med bil utförd besökarräkning

Under juli 1976 gjordes med bil en utnyttjningsinventering av rast- och uppställningsplatser. Räkningen omfattade platserna längs riksvägarna 8 och 3. Onsdagen 14.07. klo 13.00-18.30 inventerades platserna på sträckan Mynämäki-Sulva (riksväg 8) och torsdagen 15.07. klo 11.30-15.00 på sträckan Laihia-Lempäälä (riksväg 3).

Resultaten framgår ur följande tabeller.

Som sammanfattning kan konstateras att på rastplatserna längs riksväg 8 var antalet samtidiga besökare 2 fordon i medeltal medan motsvarande antal på uppställningsplatserna var 0,4 fordon. På uppställningsplatserna varierade antalet med platsutrustning. På platser med bord och bänkar var antalet i medeltal 0,7 fordon medan det på platserna utan ovannämnda utrustning var 0,3 fordon.

På rastplatserna längs riksväg 3 var antalet samtidiga besökare på rastplatserna 1,8 fordon i medeltal. På uppställningsplatser med bord och bänkar var antalet samtidiga besökare i medeltal 0,7 fordon medan det för platser utan denna utrustning var 0,2 fordon.

Inventeringen ger som resultat att besöksfrekvensen för rastplatser är klart högre än för uppställningsplatser. Den lägsta besöksfrekvensen har uppställningsplatser som inte är utrustade med bord och bänkar.

RASTPLATSER

	vid vatten- drag	ej vid vattendrag	sammanlagt
Mynämäki - Vaasa (riksväg 8)			
platser	2	3	5
bilar	4	6	10
bilar i medeltal	2,0	2,0	2,0
Vaasa - Lempäälä (riksväg 3)			
platser	3	9	12
bilar	4	18	22
bilar i medeltal	1,3	2,0	1,8

Alla platser utrustade med bord och bänkar

UPPSTÄLLNINGSPLATSER

	med bordgrupper	utan bord- grupper	sammanlagt
Mynämäki - Vaasa (riksväg 8)			
platser	17	35	52
bilar	11	9	20
bilar i medeltal	0,7	0,3	0,4
Vaasa - Lempäälä (riksväg 8)			
platser	6	13	19
bilar	4	3	7
bilar i medeltal	0,7	0,2	0,4

Ingen av platserna ligger vid vattendrag

Tabell 5.2



### 5.3 Med flyg utförd besökarräkning

Lördagen den 10.07.1976 mellan 12.30-18.00 gjordes över Syd-Finland en fotograferingsflygtur. Även antalet besökare på rast- och uppställningsplatser kartlades samtidigt. Sammanlagt 10 rastplatser inventerades och besökarantalet befanns vara i medeltal 4,4 fordon. Motsvarigt beräknades antalet besökare på uppställningsplatserna vara i medeltal 0,6 fordon/plats. Ett vackert väder lockade tydligen besökare till rastplatser och märkas bör även att i siffran ingår även besökanden på de populära rastplatserna Vehoniemi och Pulkkilanharju. På vardera av de ovannämnda platserna fanns mer än 10 fordon. Om dessa två mest besökta platser utelämnas var besökarantalet på rastplatserna i medeltal 2,4 fordon. Resultaten bör tolkas som riktningsgivande.

### 5.4 Tillräckligheten av biluppställningsplatser vid rastplatser

På basen av besökarräkningen för rastplatser från år 1976 kan uträknas att det samtidiga besökarantalet på "konventionella" rastplatser inte överstiger 6 fordon med 95 % säkerhet. Resultatet visar att efterfrågan på parkeringsplatser på rastplatserna endast sällan överstiger utbudet. Det samma gäller givetvis uppställningsplatserna. Undantag utgör de speciellt populära rastplatserna som t.ex. Sääksmäki, Vehoniemi eller Pulkkilanharju. På dessa platser kan det samtidiga besökarantalet under en juli vardag uppgå till 10-15 fordon och under speciellt livliga dagar ännu betydligt flera.

### 5.5 Antalet besökare enligt gästböcker på rastplatser i Kainuu distrikt

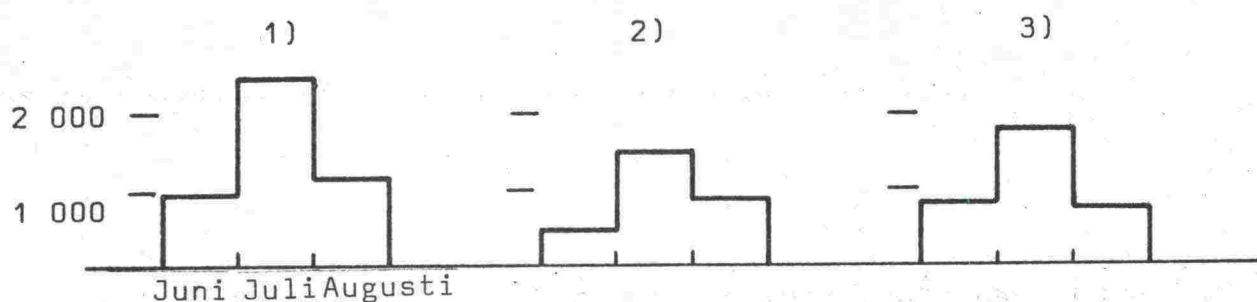
På rastplatserna i Kianta, Hyrynsalmi och Sotkamo vägmästdistrikt i VoV:s Kainuu distrikt har man tagit i bruk gästböcker.

Enligt uppteckningarna ökade antalet besökanden på endel områden ca. 5-10 % årligen under 60-talet. Från år 1971 till år 1976 har besökarantalet varit konstant.

I juli varierade antalet besökanden på rastplatserna i Kianta distrikt (5 st) mellan 1 100 - 2 500 enligt gästbouppteckningar.

Besökarantalet i juni och augusti var ca. 40 % resp. 50 % av antalet i juli. Under maj och september månader var besökarantalet enligt gästböckerna rätt litet.

Alla besökanden har givetvis inte upptecknat namn i gästböckerna. Man kan anta att gästböckerna framför allt reflekterar turist-trafiken och att uppteckningsgraden för övriga trafikanter är lägre. Resultaten ger inte underlag för landsomfattande slutsatser emedan trafiksammanställningen kan betraktas som exceptionell.



- 1) Salmenniemi rastplats Kianta vägmästandist. 1976
- 2) Alasalmi rastplats Kianta vägmästandist. 1976
- 3) Korpikangas rastplats Sotkamo vägmästandist. 1972

Exempel på besökarantal under sommarmånader i Kainuu distrikt. Uppgifterna uppsamlade ur gästböcker.

Enligt gästboksanteckningarna har besökarna varit nöjda med platserna och uttalat sin tacksamhet gentemot VoV för anordnandet av dessa platser. Negativa eller kritiserande uppteckningar har förekommit endast ett fåtal. I det följande har samlats några exempel från gästboksanteckningar:  
Jormasjoki rastplats (fria översättningar)

" Jag har snurrat lite överallt i Finland men den här är nog en av de bästa och vackraste platser för att unna sig lite vila, smaka på vägkosten och dricka friskt vatten. Tackar Sotkamo vägmästandistrikt för Jormasjoki rastplats."

" Stannat här under bröllopsresan för att koka kaffe."

" En naturvärld verkligen skön plats. I brunnen fanns friskt vatten, och omgivningen var städad, forssen strömmade lungt och solen sken. Det var trivsamt att ta ett dopp i det uppfriskande vattnet efter en lång cykelfärd."

" Very nice place."

" Toppen ställe, mera dylika."



Korpikangas rastplats

" Hunger överraskade, kommer från norr och styr söderut, en trevlig plats och maten smakade."

" En verkligt städad och vacker rastplats."

" En trevlig plats att besöka då hunger överraskade. Varmt vatten i sjön för en simtur."

Naapurivaara rastplats

" Verkligt roligt att göra ett besök på en vacker plats för ett mellanmål."

" Ett trävlig sim- och kaffeställe. Finlands renaste toalett."

" Vi kommer från Kangasniemi och har ätit vid flera platser. Den här är den bästa."

" Kom, åt och fortsatte färden mot norra Karelen. Ett skyddstak vid matplatsen skulle vara en fin sak. Annars är platsen verkligt skön."

" De här är nog en så skön plats att man får önska flera liknande längs landsvägarna."



Levähdysalueen uimarannan käyttöä  
Maskussa (vt 8)

Simstrand i bruk vid  
Masku rastplats  
(rv 8)



Maskun levähdys-  
aluetta vt 8:n var-  
rella ja alueen  
uimaranta

Masku rastplats (rv 8)  
Simstrandens i bak-  
grunden



Uimaranta Pirkkalassa  
Pyhäjärven ylittävän  
sillan päässä olevan  
pysäköimisalueen yh-  
teydessä

Simstrandens vid upp-  
ställningsplatsen i  
Pirkkala Bron över  
Pyhäjärvi



## 5.6 Rast- och uppställningsplatser besökarintervju

VoV genomförde 13-17.07.1976 en undersökning över utnyttjning av rast- och uppställningsplatser. Fem platser (se kartan) från Mellersta-Finland utvaldes till undersökningen. Resultaten har jämförts med resultaten från en motsvarande undersökning utförd 22.08.-01.08.1969. I den senare var platserna utvalda från Västra-Finland (se kartan).

I denna rapport jämförs resultaten från ovannämnda undersökningar. Frågeformulären och intervjuerna motsvarade i huvuddrag varandra i de berörda undersökningarna. Vid resultattolkningen bör man hålla vid minnet att resultaten inte avser samma platser.

På formulären antecknades uppgifter om platserna samt intervju-uppgifter av alla besökanden. Vid valet av platserna beaktades att olika typer blev representerade (anslutningsarrangemang, utrustning).

I bild 1 visas platstyperna A, B, C och E.

I bild 2 framgår vistelsetiden som kumulativ funktion skilt för rastplatser, större uppställningsplatser och små uppställningsplatser.

Ändringarna i vistelsetidsfördelningen är marginella och har inte någon praktisk betydelse.

I bild 3 framgår reselängden och avståndet mellan två på varandra följande uppehåll som kumulativa funktioner.

Avståndsfördelningen mellan uppehållen är närmelsevis lika i de båda undersökningarna. Resans längdfördelningar är beroende på intervjutekniken inte direkt jämförbara i undersökningarna.

Tabell 1 visar utnyttjningsgraden för de undersökta platserna, tabell 2 utnyttjningsprocenten och tabell 3 medelvärdena för dessa variabler. Både utnyttjningsgradens och utnyttjningsprocentens medelvärden har klart stigit.

I tabell 4 visas besöksorsaken, tabell 5 resetyp och tabell 6 körsättet till och från platsen.

Besöksorsakerna har inte i avgörande grad förändrats. Däremot har resetypsfördelningen förändrats så att en minskning skett av andelen arbets- och yrkesresor medan andelen shoppingresor ökat. En olik trafikstruktur på vägarna kan utgöra en av orsakerna.

Enligt observationer över trafikbeteendet har de tvära inbromsningarna helt bortfallit medan backning vid inkörningen är lika ofta förekommande som tidigare. Störningar av trafiken vid inkörning har ökat vilket kan förklaras bero på större trafikmängder. I den senare undersökningen stannade betydligt färre bilister före utkörning på vägen. Detta kan förklaras med att det enligt den nu gällande vägtrafiklagen inte är obligatoriskt att stanna vid utkörning från platserna.

Besökandens önskemål kartlades i intervjun. De flesta ansåg platserna vara bra och behövliga. I många fall tyckte besökanden att platserna var tämligen väl underhållna och önskade att nya platser skulle byggas vid vackra naturställen och vid vattendrag.

I det följande presenteras besökandens önskemål. Procenttalet anger andelen som uttryckt ifrågavarande önskemål i förhållande till alla intervjuade.

	1969	1976
	%	%
- platserna borde förses med toalett	15	15
- platstätheten borde vara större	15	10
- platserna borde utrustas med bord och bänkar	5	9
- platserna borde hållas renare	3	7
- vid platsval borde uppmärksamhet fästas vid miljön	5	4
- platserna borde vara rymligare	1	4
- på platserna borde ordnas möjlighet att få vatten	7	3
- på platserna borde anordnas service ss. kiosker, barer	3	3
- platserna borde byggas på ett längre avstånd från vägen	5	3
- mera roskbehållare	4	2
- trafikmärkena borde sättas ut på ett tillräckligt avstånd före platserna	3	2
- inga önskemål	20	39



Allmänt taget visar de uttryckta önskemålen endast mindre ändringar. En ökad belötenhet m.a.å. platsantalet kan märkas. Bord och bänkar önskas mera och renhållningen av platserna anses viktig. Möjlighet att få vatten på platserna anses inte nu mera lika viktig. I undersökningen 1976 uttryckte ung. 60 % önskemål medan motsvarande andel år 1969 var 80 %.

## UTNYTTJNINGSGRADEN PÅ UNDERSÖKTA PLATSER

Tabell 1

1976

plats n:r	väg n:r	plats- typ	datum	veckodag	klo	tidsperiod för iakttagelse T (min)	parkerings- platser N (st)	utnyttjningsgrad av parkerings- platser $\frac{\sum \text{vistelsetid}}{N \times T}$
1	12	LC	13.7	ti	10-13	180	14	0,118
x) 2	12	PE	13.7	ti	15.30- 18.30	"	10	0,304
3	341	LB	14.7	on	12-15	"	11	0,047
4	600	LC	14.7	on	17-20	"	13	0,095
5	59	LB	15.7	to	09.30- 12.30	"	10	0,103
6	59	PE	15.7	to	14-17	"	6	0,097
7	5	PC	16.7	fre	11-14	"	5	0,120
8	5	LA	16.7	fre	15-18	"	6	0,196
9	13	PA	17.7	lö	09-12	"	11	0,070
10	15	PC	17.7	lö	13.30- 16.30	"	6	0,231

x) glasstånd på området ökade  
besökarantalet

LA = Rastplats med anslutningar av typ A  
PA = Uppställningsplats med anslutningar  
av typ A

## UTNYTTJNINGSGRAD

Tabell 2

1976

plats n:r	väg n:r	trafikmängd		besökanden		utnyttjningsgrad%	
		fil på samma sida som om- rådet Q <sub>1</sub>	båda filerna Q <sub>2</sub>	höger svängande M <sub>1</sub>	båda rikt- ningar M <sub>2</sub>	$100 \cdot \frac{M_1}{Q_1}$	$100 \cdot \frac{M_2}{Q_2}$
1	12	232	365	12	15	5,17	4,11
x) 2	12	708	1186	45	57	6,36	4,81
3	341	121	243	3	4	2,48	1,65
4	600	176	321	9	11	5,11	3,43
5	59	154	296	9	15	5,84	5,07
6	59	271	514	5	6	1,85	1,17
7	5	565	1059	8	8	1,42	0,76
8	5	604	1392	19	19	3,15	1,37
9	13	467	1082	10	12	2,14	1,11
10	15	359	589	16	16	4,46	2,72

x) glasstånd på området ökade  
besökarantalet



## UTNYTTJNINGSGRAD OCH -PROCENT I MEDELTAL

Tabell 3

1976 (1969)

Platstyp	antal (st)	tidsperiod för iakttagelse (h)	besökanden (st)	utnyttjnings-%		utnyttjnings- grad av parkerings- platserna %
				andelen av trafiken på samma sida som platsen	andelen av den totala trafik- mängden	
rastplatserna	5 (11)	15 (39)	64 (131)	4,35 (3,3)	3,13 (2,7)	11,18 (7,9)
uppställnings- platserna	5 (35)	15 (94)	99 (161)	3,25 (1,8)	2,11 (1,1)	16,14 (7,8)

Resultat från undersökningar  
från år 1969 inom parentes

## BESÖKSORSAK PÅ OMRÅDEN AV VARIERANDE TYP

1976

besöksorsak	rastplatser		uppställningsplatser					
	huvud orsak (%)	andelen av alla uppgivna orsaker (%)	PA & PC		PB & PE		sammanlagt	
			huvud orsak (%)	andelen av alla uppgivna orsaker (%)	huvud orsak (%)	andelen av alla uppgivna orsaker (%)	huvud orsak (%)	andelen av alla uppgivna orsaker (%)
måltid	24	32	47	47	6	6	19	19
vila	40	40	40	43	11	11	21	21
utsikt	6	9	3	3	6	6	5	5
"naturligt behov"	7	7	7	7	-	-	2	2
service av fordon	4	4	-	-	2	2	1	1
fiske och simning	4	4	-	-	2	2	1	1
studerande av karta	4	4	-	-	-	-	-	-
övrika orsaker	11	11	3	7	73	75	51	53
SAMMANLAGT	100	-	100	-	100	-	100	-
FORDON SOM IAKTAGITS	64		36		63		99	
INTERVJUER	53		30		63		93	

1969

måltid	26	36	25	29	14	21	18	24
vila	42	51	27	31	23	29	24	29
granskning och reparation av fordon	11	14	17	22	25	32	23	27
byte av chaufför och övriga korta uppehåll	8	8	7	8	4	6	5	7
"naturligt behov"	7	14	15	20	14	31	14	27
uppställning	5	6	2	2	9	12	6	8
övriga orsaker	1	2	6	6	11	12	9	9
SAMMANLAGT	100	-	100	-	100	-	100	-
FORDON SOM IAKTAGITS	131		59		101		160	
INTERVJUER	102		39		42		81	



Tabell 5

## RESETPSFÖRDELNING BLAND BESÖKANDEN PÅ RAST- OCH UPPSTÄLLNINGSPLATSER (%)

1976 (1969)

Platstyp	Intervjuer st	Resetyp			
		Arbetsresa och yrkestrafik	Veckosluts- och semester- trafik	Nöjeskörning, shopping osv.	
rastplatser	53 (102)	10 (26)	77 (62)	13 (12)	100
uppställnings- platser typ A och C	30 (39)	- (24)	83 (71)	17 (5)	100
uppställnings- platser typ B och E	63 (42)	16 (46)	62 (50)	22 (4)	100
i medeltal	-	10 (31)	72 (61)	18 (8)	100

Resultat från år 1969 inom parentes

Tabell 6

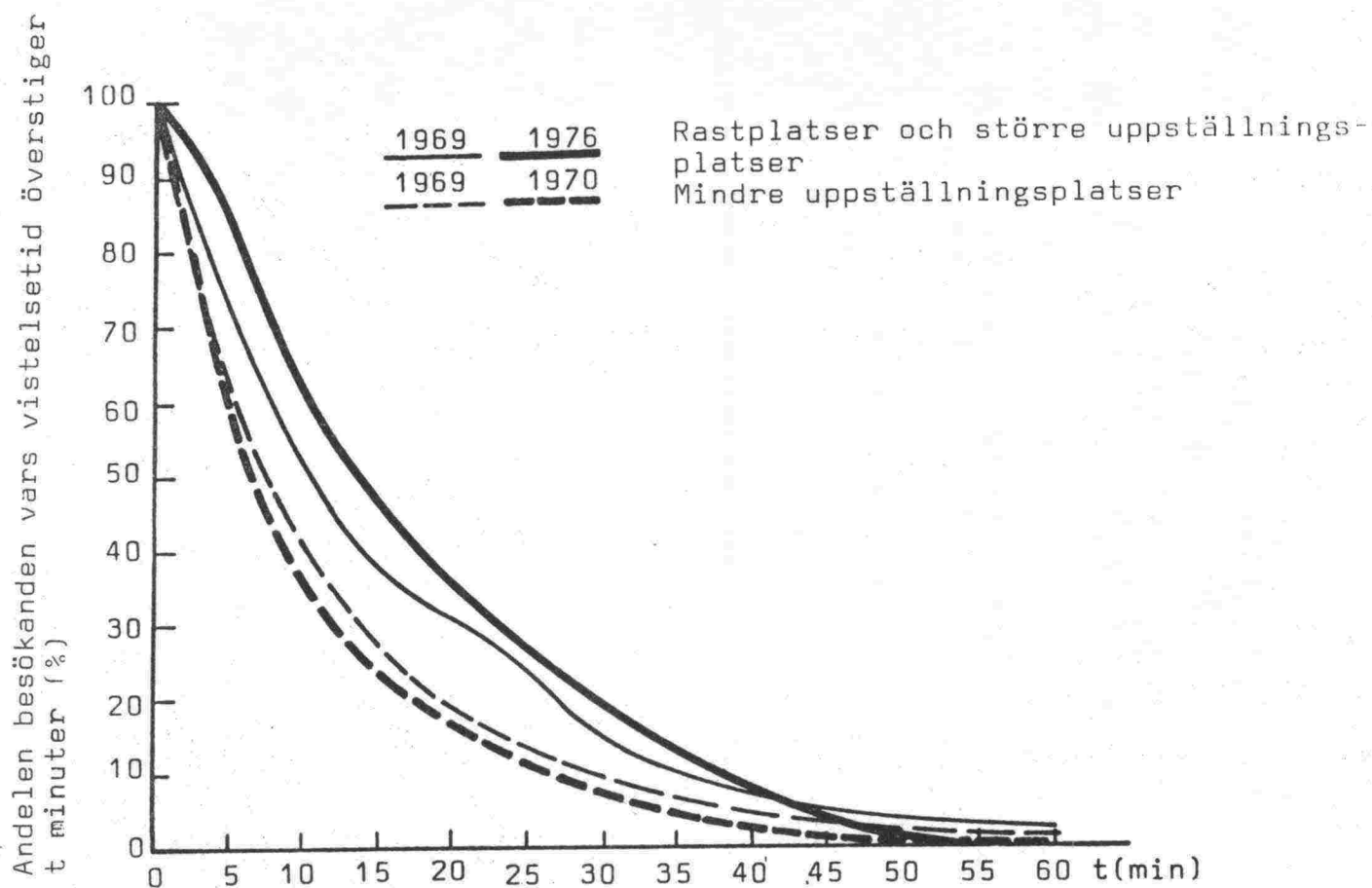
## OBSERVATIONER BETRÄFFANDE TRAFIKMÖNSTER VID RAST- OCH UPPSTÄLLNINGSPLATSER (%)

<div> <div>plattyp</div> <div>körsätt</div> </div>		1976 INKÖRNING					UTKÖRNING			
		smidigt	snabb inbromsning	backning	större trafiken	annat körsätt	stannade vid utfart	stannade ej vid utfart	större trafiken	annat körsätt
rastplats		95	-	3	2	-	45	55	-	-
uppställnings- platser typ A och C		83	-	3	14	-	36	64	-	-
uppställnings- platser typ B och E		96	-	2	2	-	16	84	-	-
i medeltal		93	-	3	4	-	32	68	-	-

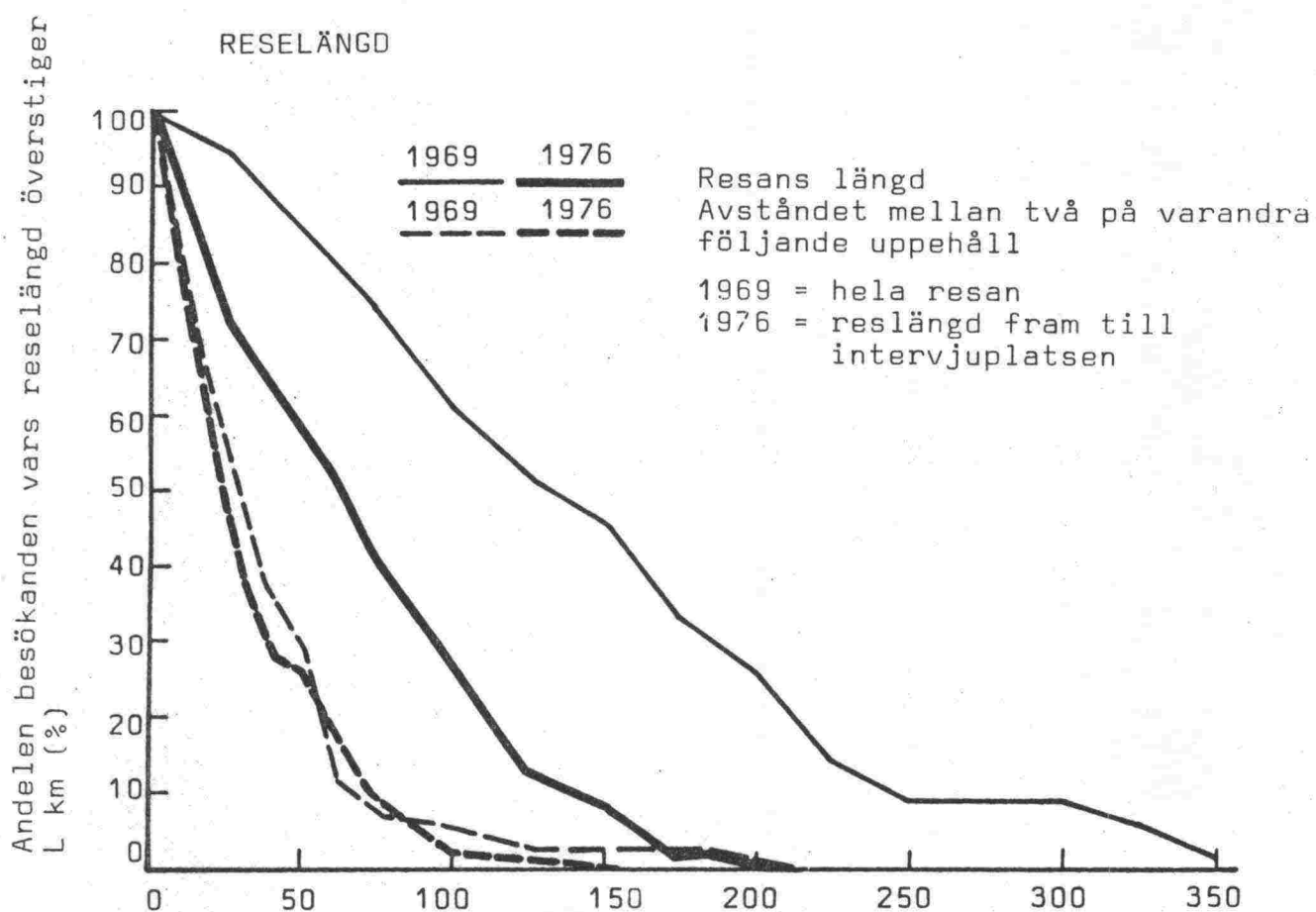
  

		1969								
rastplats		82	2,3	3,5	2,3	10,4	70	28	2	-
större upp- ställnings- platser		88	1,6	3,4	0	7	63	37	0	-
mindre upp- ställnings- platser		86	7	3	1	3	41	53	6	-
i medeltal		85	4	3,3	1,2	6,5	56	41	3	-

## VISTELSETID



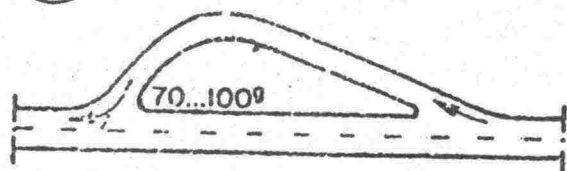
## RESELÄNGD





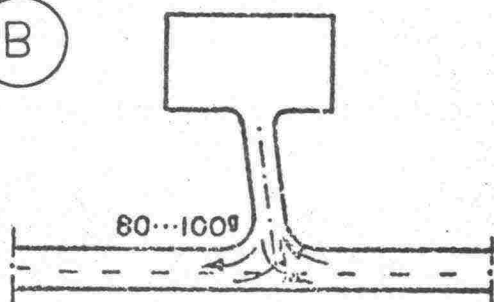
## KLASSIFICERING AV ANSLUTNINGSTYPER

A



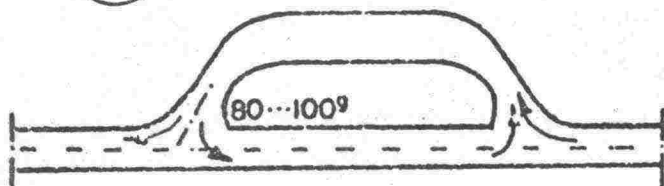
Rast- eller uppställningsplats för trafik i enbart en färdriktning (både person och lastbilar)

B



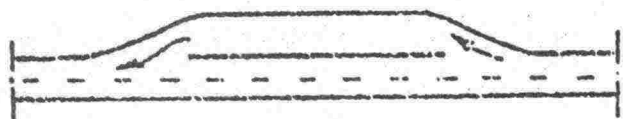
Rast- eller uppställningsplats för båda färdriktningarna (last- och personbilar)

C



Rast- eller uppställningsplats avsedd närmast för personbilar

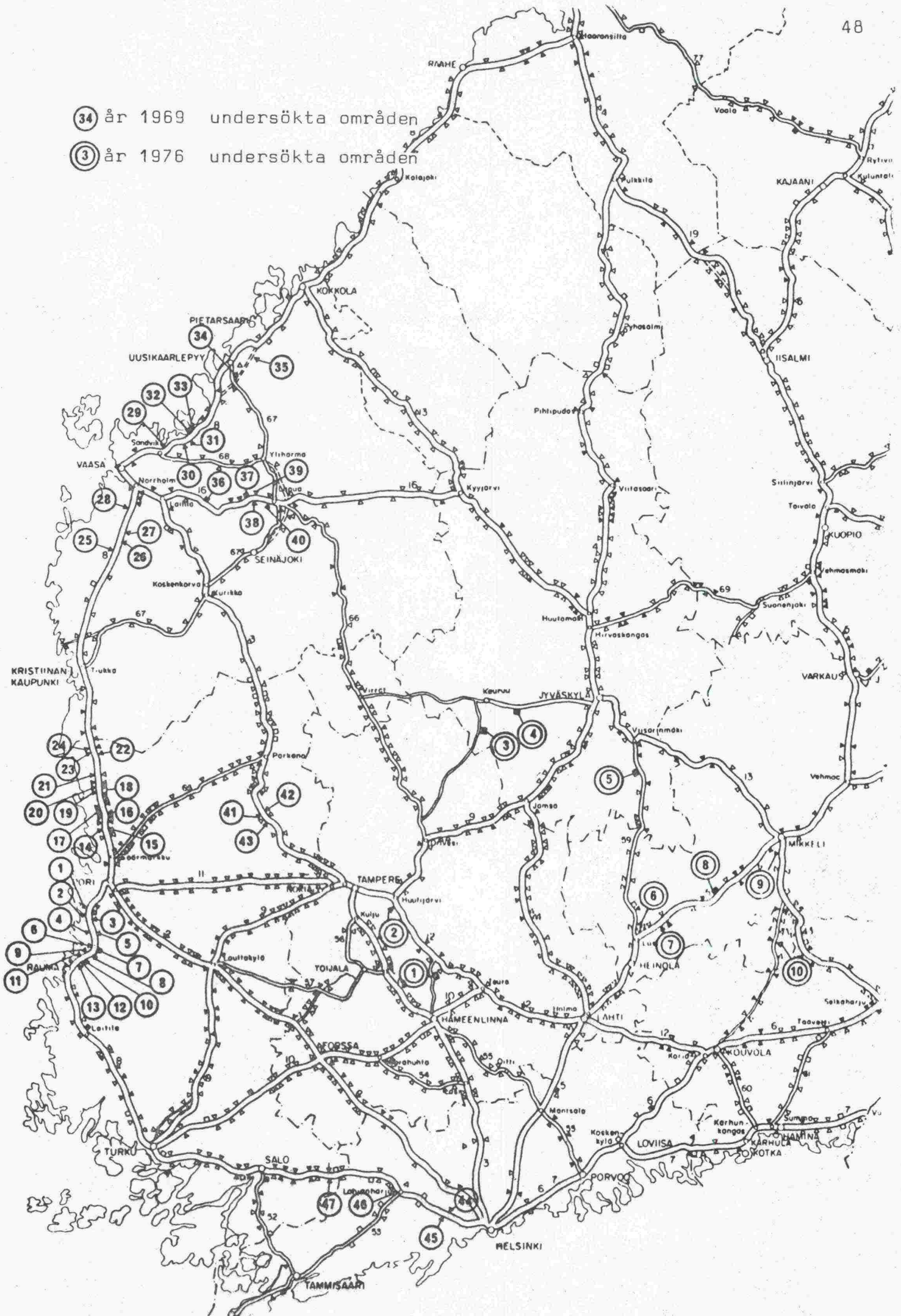
E



Uppställningsplats för enbart en färdriktning (last- och personbilar)

③④ år 1969 undersökta områden

③ år 1976 undersökta områden





## UTDRAG UR DET SVENSKA LITTERATURSTUDIUMET "SIDDANLÄGGNINGAR"

Litteraturstudiumet har gjorts för att tjäna som grund för utarbetandet av direktiv (normer) för sidoanläggningar samt bedömning av vägservicebehovet.

Vägtrafiken behöver servicefunktioner av olika slag såsom uppställningsplatser, rastplatser, servicestationer osv.

Under resan uppkommer olika slags behov. Resenären har ett begränsat spelrum att själva välja huruvida han/hon utrustar sig med egen service eller alternativt använder sig av offentligt utbud. Ifall resenären väljer det senare alternativet kan han/hon inte själv påverka "lokaliseringen" av servicen.

I Sverige har antalet servicestationer minskat 17 % under perioden 1968-1971. År 1971 uppgick det totala antalet till 7 400 st. Utrustningen och utbudet av olika varor som säljs på servicestationerna visar en tydlig tendens att bli mångsidigare.

Enligt amerikanska undersökningar är utnyttjningsgraden av sidoanläggningar som störst vid middags.

I amerikanska undersökningar har konstaterats behovet av uppehåll för vila, måltid osv. vara av storleksordningen 1 uppehåll/5 000 fordonskm på basen av vägens trafikarbete. Information om rastplatser hade besökarna fått på följande sätt: trafikmärken 47-72 %, tidigare besök på området 17-39 %, karta 1-3 %, övriga informationskällor 1-4 %.

Enligt amerikanska och svenska undersökningar varierar resultaten från olika undersökningar avsevärt m.a.å. uppskattning av uppehållsantal och orsaker.

Antalet resenärer/fordon som gjort uppehåll var enligt utländska undersökningar i medeltal 2-3.3 personer.

I en undersökning gjord på Ohio tullväg konstaterades att att då resans längd överskrider 325 km gör de flesta resenärer ett uppehåll för att avnjuta en måltid. Ifall reselängden är 125 km gör vart annat fordon ett uppehåll. Enligt västtyska undersökningar var avståndet mellan 2 på varandra följande uppehåll ca. 200 km.

Enligt amerikanska undersökningar använder bilisterna oftast det första området utanför en stad då färdriktningen är bort från staden. Motsvarigt var området närmast staden det minst utnyttjade då färdriktningen var mot staden.

Huvudorsakerna för upprättande av rast- och uppställningsplatser är en förbättrad trafiksäkerhet och ökad resbekvämlighet. Ifall rast- och uppställningsplatser icke upprättas förorsakas störningar i och med att bilisterna i varje fall gör uppehåll eller så kan ett otillfredsställt uppehållsbehov leda till ett oförutsett beteende under körningen.

Enligt svenska vägverket kan toalettproblemet lösas på ett tillfredsställande sätt endast genom att överlåta skötseln åt privata service-enheter såsom servicestationer.

I Väst-Tyskland väntas antalet kiosker kraftigt öka på vägens sido-områden. Kioskerna anses behövliga bl.a. för upprätthållande av allmän ordning och renlighet på området.

Sido-annläggningarna används också för bushållplatser. Polisen kan utnyttja dessa områden vid trafikövervakning och även vägunderhålningen kan dra nytta av dem.

Enligt utländska uppfattningar är minimiutrustningen för rastplatser en bordgrupp, roskbehållare samt ett område för rekreation. Utöver ovannämnda service kan områdena vara utrustade med: plats för uppgöring av eld, dricksvatten, skyddstak för regn och sol, informations-tavlor, telefon, toalett, lekplatser, belysning, bullerskydd och område för uttagning av hundar.

Rastplatserna bör hållas så rena som möjligt. Undervegetationen bör tidvis rensas så att området hålls renare och ett allmänt "nedroskningsbehov" minskar. I U.S.A. överlåts renhållningsuppgiften åt en utnämnd person. Renhållningen anses utgöra ett problem alla länder.



## UTDRAG UR SVENSKA VÄGVERKETS PUBLIKATION "FUNKTIONELLA RASTPLATSER"

I det följande presenteras en del åsikter som framförts i den svenska utredningen över rastplatser. I utredningen behandlas framför allt underhåll av platserna. Rapporten benämns "Funktionella rastplatser".

Rastplatserna bör alltid vara utrustade med bord och bänkar. En standardisering av bord och bänktyper är inte att rekommendera emedan en typrikedom ökar trivseln.

Renhållning av toaletter utgör ett speciellt svårt problem. Toaletterna borde placeras på ett synligt ställe emedan toaletter som legat avsides oftare blivit utsatta för skadegörelse.

Förut fanns på rastplatserna skyltar som uppgav riktning och avstånd till närmaste toalett-service t.ex. i samband med en servicestation. Numera har man övergett denna praktik p.g.a. negativa erfarenheter.

Avfallsbehållarna bör vara rätt små t.ex. av typen avfallssäck. Säckar bör placeras på flera ställen runtom på området.

Rastplatsen kunde avgränsas med ett stängsel så att omgivningen inte nedroskas.

En positiv attityd bland bilisterna kan befrämmas genom att på ett lämpligt ställe upprätta en informationstavla. På tavlan kan bilisterna ges information om bl.a.

- namn på rastplats och sjö
- uppgifter om miljön och djurbeståndet
- avstånd till närmaste servicestation
- utdrag ur miljövårdslag vad angår nedroskning
- address och/eller telefonnummer vart anmälan kan göras ifall toaletten är i oskick eller dyligt.

Avsikten är att undvika förbud och i stället ge bilisterna enkel information i positiv anda.

Livligt besökta rastplatser borde förseas med en konditionsbana (250 m). Detta motiveras med att enligt tyska undersökningar utgör behovet av uppfrysning efter lång enformig körning den viktigaste orsaken till uppehållet. Detta behov bemöts bäst genom en lätt "träning" i frisk luft.

Förväntningarna som riktas mot väghållaren ökade kraftigt. Då man i Sverige överförde underhållsskyldigheten av rastplatserna på väghållaren. Samtidigt pågick en livlig debatt om miljövårds- och renhållningsfrågor.

Behovet av rastplatser baserar sig framför allt på förbättrad trafiksäkerhet och ökad resbekvämlighet. För att dessa mål skall kunna uppnås behövs förutom välplanerade och utrustade platser även renhållning. Speciell uppmärksamhet bör riktas mot renhållning av toaletter.

Enligt svenska undersökningar fötutsätter underhållet av rastplatserna årliga kostnader av storleksordningen 7 milj. kr. för att standarden skall kunna hållas acceptabel.

Man har kunnat konstatera att en allmän propaganda om renhållning och tidningsartiklar om ämnet har haft en positiv inverkan på beteendevänorna. En fortsatt upplysning är att rekommendera.

Bilvrak utgör numera inte ett anmärkningsvärt problem för väghållaren.

I Sverige strävar man till ekonomiskt och funktionellt samarbete mellan kommun och stat vad beträffar underhåll och renhållning av rastplatserna.

Det har uppskattats att kostnaderna för utrustandet av 1 000 rastplatser med toalet och deras underhåll uppgår till ca. 10 milj. kr. årligen.

Nya tekniska lösningar för toaletproblemet har nyligen utarbetats. Samtidigt görs experiment och erfarenheter samlas för att vidare utveckla lösningarna.



## VÄGSERVICEFUNKTIONER LÄNGS RIKSVÄG N:R 4

För att få en detaljerad bild av utbudet av vägservicefunktioner för bilister undersöktes servicestandarderna längs riksväg n:r 4 från Helsingfors till Kangasniemi. De olika servicefunktionerna och deras lokalisering framgår ur bifogade schema. En tabell har också utarbetats som visar servicefunktionernas fördelning på sträckor mellan olika städer.

På basen av utredningen kan man konstatera att bilisterna speciellt under dagstid bjuds ett överraskande stort antal olika service funktioner. Bilisterna hittar inte alltid den service-enhet som ligger närmast och detta kan i viss mån utgöra ett problem. Antalet och åtkomligheten av service är givetvis avsevärt mindre nattetid.

Medelavståndet mellan servicefunktioner på sträckan Helsingfors - Rovaniemi är följande Rastplatser 50 km, uppställningsplatser 8 km, motel 60 km, campingområden 30 km, servicestationer 19 km, sjukhus 140 km och sjukvårdscentraler 35 km. Enligt inrikesministeriets klassificering finns mellan Helsingfors och Rovaniemi tätorter av klass F eller högre ca. 40 st längs riksväg 4. Medelavståndet skulle sålunda vara ca. 20 km. Ifall alla på vägkartan utmärkta tätorter beaktas är medelavståndet ca. 10 km.

ANTAL OCH DISTRIBUTION AV VÄGSERVICEFUNKTIONER  
LÄNGS RIKSVÄG 4

	rastplats				uppställningsplats				motell		camping- område		servicestationer					
	färdiga st	medel- avstånd	färdiga+ planerade st	medel- avstånd	färdiga st	medel- avstånd	färdiga+ planerade st	medel- avstånd	st	medel- avstånd	st	medel- avstånd	bilservice st	medel- avstånd	kafé st	medel- avstånd	nattservice st	medel- avstånd
Helsinki-Lahti 103 km	1	52	1	52	3	26	3	26	-		2	52	7	15	7	15	5	26
Lahti-J:kylä 174 km	2	58	6	25	17	10	17	10	6	29	5	35	9	22	8	25	3	58
J:kylä-Oulu 340 km	6	49	7	43	58	6	58	6	3	113	8	49	16	21	14	24	7	49
Oulu-Kemi 105 km	3	26	3	26	12	8	12	8	2	52	9	12	7	15	5	21	1	105
Kemi-R:niemi 115 km	1	58	1	58	15	7	16	7	3	38	3	38	6	19	6	19	1	115
R:niemi-K:niemi 560 km	9	56	13	40	69	8	95	6	-		8	70	8	70	5	112	2	187
Helsinki-Oulu 617 km	9	51	13	39	78	8	78	8	9	69	15	41	32	20	29	22	15	44
Oulu-R:niemi 220 km	4	55	4	55	27	8	28	7	5	44	12	18	13	18	11	22	2	110
H:ki-R:niemi 337 km	13	47	17	38	105	8	106	8	14	60	27	31	45	19	40	22	17	52



SJUKHUS, SJUKVÅRDSCENTRALER OCH TÄTORTER LÄNGS RIKSVÄG 4

	sjukhus		sjukvård- central		$\geq F$		tätort < F		sammanlagt	
	st	medel- avstånd	st	medel- avstånd	st	medel- avstånd	st	medel- avstånd	st	medel- avstånd
Helsinki-Lahti 103 km	2	103	5	26	6	21	2	34	8	15
Lahti-Jyväskylä 174 km	2	87	5	35	9	22	8	22	17	10
Jyväskylä-Oulu 340 km	1	340	8	43	12	28	17	20	29	12
Oulu-Kemi 105 km	1	105	4	26	7	15	5	21	12	9
Kemi-Rovaniemi 115 km	1	115	2	58	5	23	4	23	9	13
Rovaniemi-K:nämi 560 km	-		2	187	4	112	31	18	35	16
Helsinki-Oulu SAMMAN- LAGT 617 km	5	154	18	36	27	24	27	22	54	12
Oulu-Rovaniemi SAMMAN- LAGT 220 km	2	110	6	37	12	18	9	22	21	10
Helsinki:R:nämi 637 km SAMMAN- LAGT	7	140	24	36	39	22	36	23	75	11

Tätort eller vägsektion med flera service-enheter av samma slag  
har behandlats som en servicepunkt då medelavstånden uträknats

A  
B  
C  
D Tätortskategori  
E  
<F

▽ Uppställningsplatser



Rastplatser

J Bensinstation

K Kafé

Y Nattservice



Motell



Campingområde



Universitets  
sjukhus



Centralsjukhus



Regional sjukhus



Lokalsjukhus

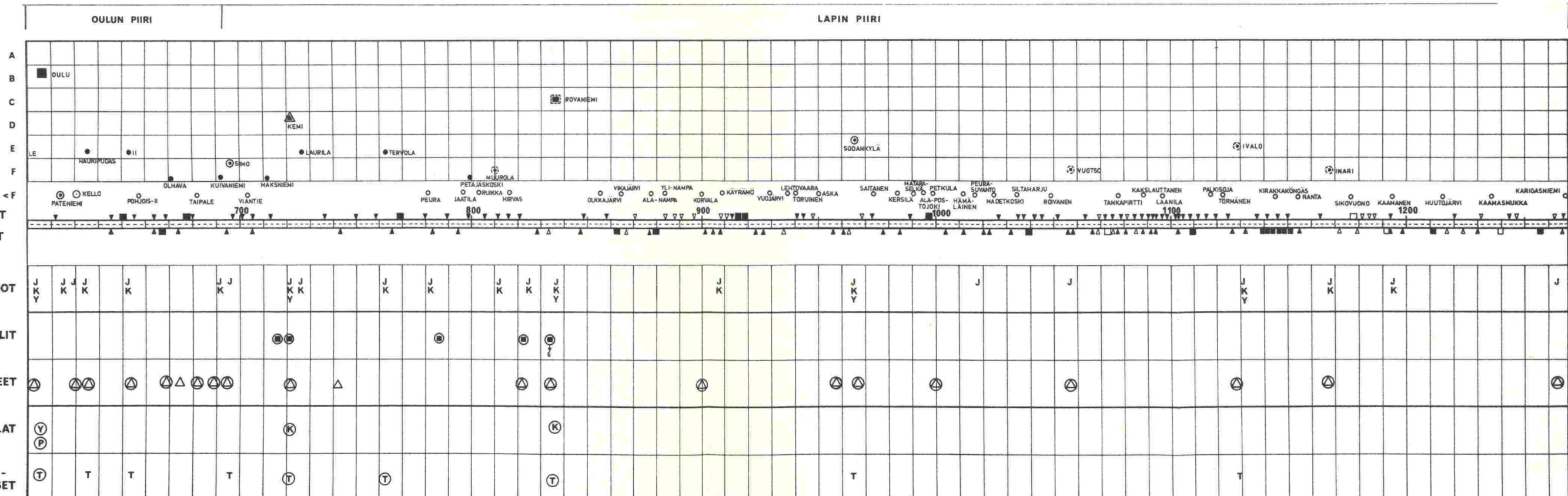
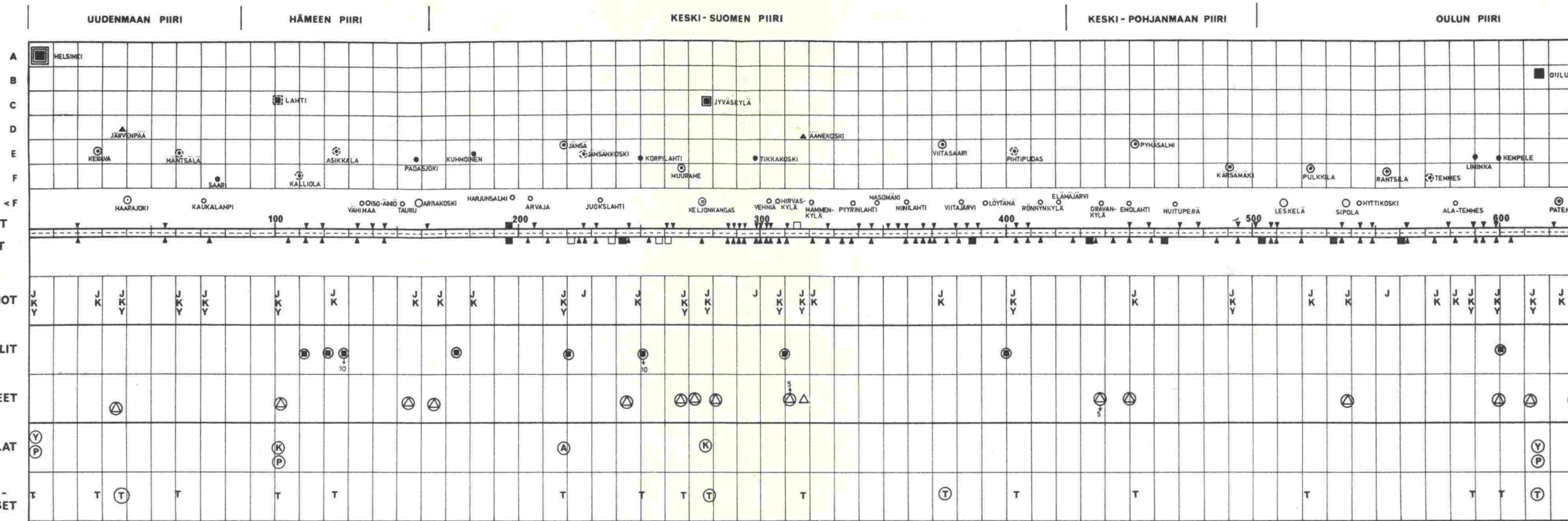
T

Hälsovårdscentral



Hälsovårdscentral  
med bäddavdelning





VALTATIE NO. 4  
 HELSINKI - KARIGASNIEMI  
**TIENVARSIPALVELUT JA TAAJAMAT**  
 TVH  
 VIATEK OY  
 07.09.1976

LITTERATURFÖRTECKNING

- 1 Ruth Wathen, Ajatko väsyneenä, Terveystieteiden aikakauslehti 9/1972
- 2 Sauli Häkkinen, Autonkuljettajan väsymystila, Talja tiedottaa 1/1962
- 3 Altti Rankka, Vain uni auttaa väsynyttä autoilijaa, Tuulilasi 8/1973
- 4 Kari Eklund, Reijo Kaukinen, Autoilijain väsyminen ja siihen vaikuttavat tekijät, Helsinki 1969
- 5 Levähdys- ja pysäköimisalueet valta- ja kantateiden varsilla, TVH, 1969
- 6 Huoltoasemat yleisten teiden varsilla, TVH, 1968
- 9 KP-tutkimus, Liikenteen hoito, TVH 1972
- 10 Yleisillä teillä tapahtuneet liikenneonnettomuudet 1974, TVH 2.634
- 11 Hätäpuhelimet, TVH, PLH, Viatek Oy, 1976
- 12 Suoma Järviluoma, Liikenneonnettomuuksien hälytysjärjestelmän ja pelastuspalvelun tutkiminen simulointimallia käyttäen, VTT 1975
- 13 Statens Vägverk, Sidoanläggningar, En litteraturstudie 1976
- 14 Statens Vägverk, Funktionella rastplatser, 1974
- 15 Meksikon Tiekongressi 1975
- 16 Teiden suunnittelu, TVL:n ohjeet,
- 17 Tienkäyttäjiä palvelevat alueet:
  - 4.2 Huoltoasemat
  - 4.3 Majoitus- ja ravitsemusliikkeet sekä leirintäalueet
  - 4.4 Linja-autopysäkit
  - 4.5 Kioskit

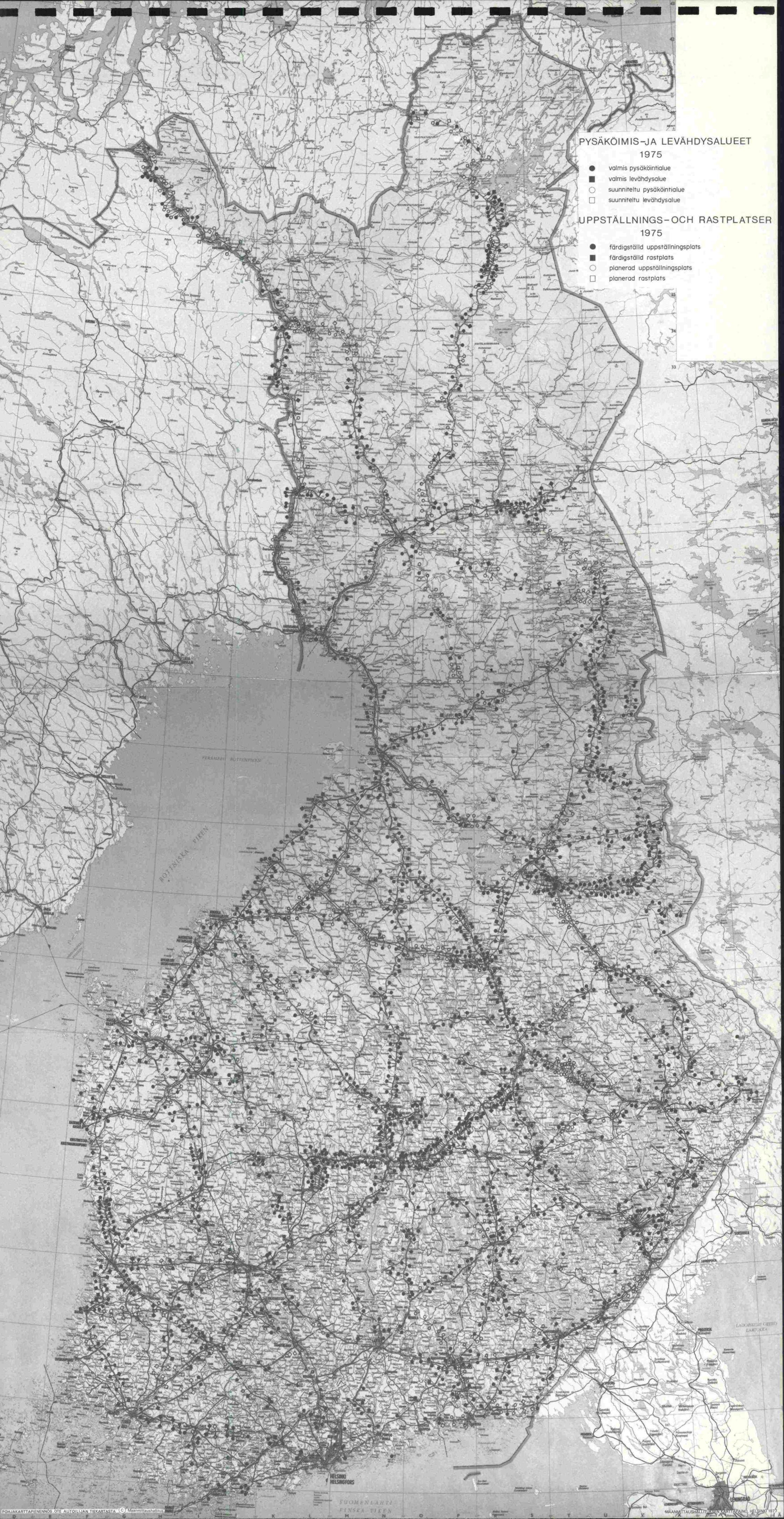


OMRÅDEN I VÄGNYTTJARNAS TJÄNST

VoV:s anvisningar III.4

Rapporten har publicerats skilt av trafikbyrån vid  
väg- och vattenbyggnadsstyrelsens driftavdelning.





PYSÄKÖIMIS- JA LEVÄHDYSALUEET  
1975

- valmis pysäköintialue
- valmis levähdysalue
- suunniteltu pysäköintialue
- suunniteltu levähdysalue

UPPSTÄLLNINGS- OCH RASTPLATSER  
1975

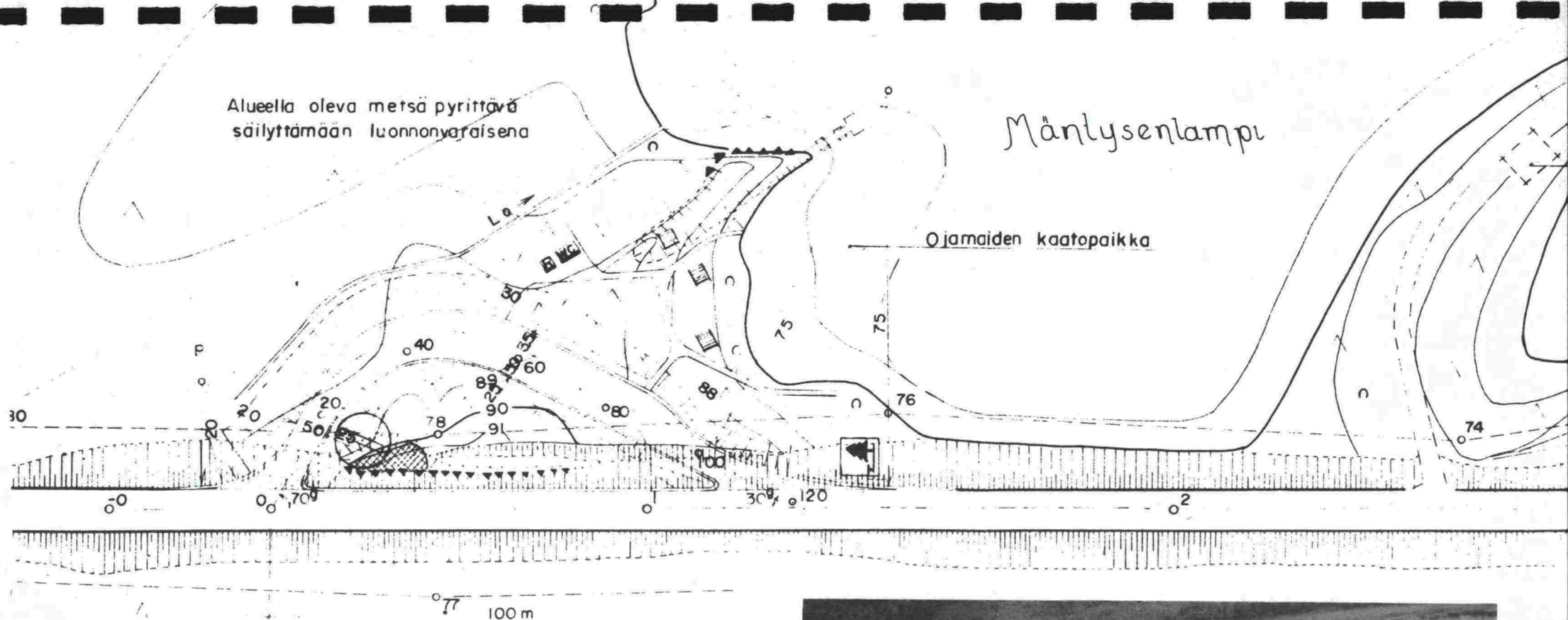
- färdigställd uppställningsplats
- färdigställd rastplats
- planerad uppställningsplats
- planerad rastplats



Alueella oleva metsä pyrittävä  
säilyttämään luonnonvaraisena

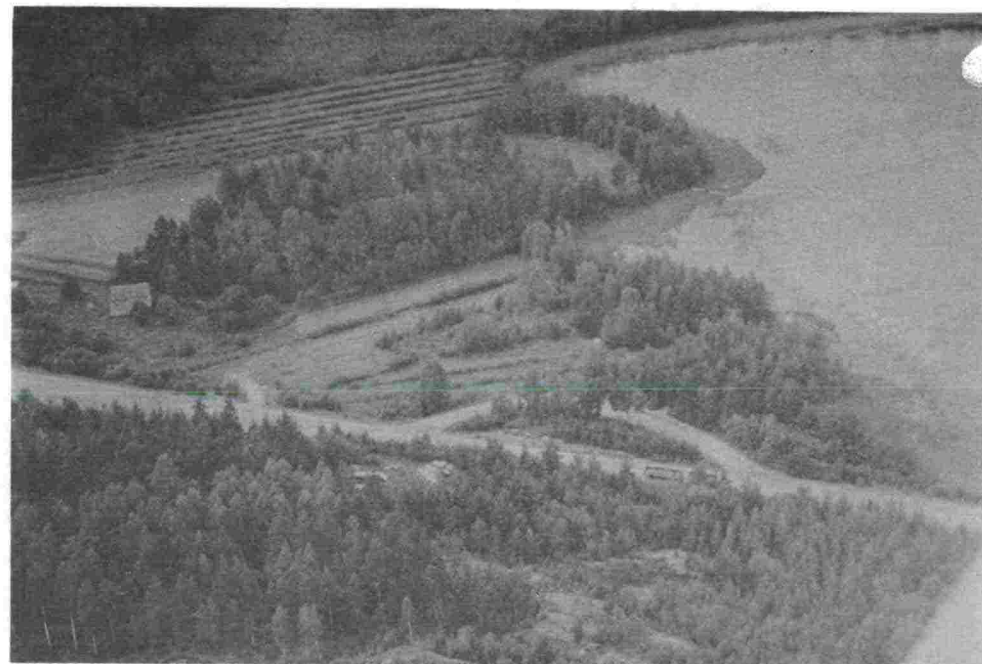
Mäntysenlampi

Ojamaiden kaatopaikka



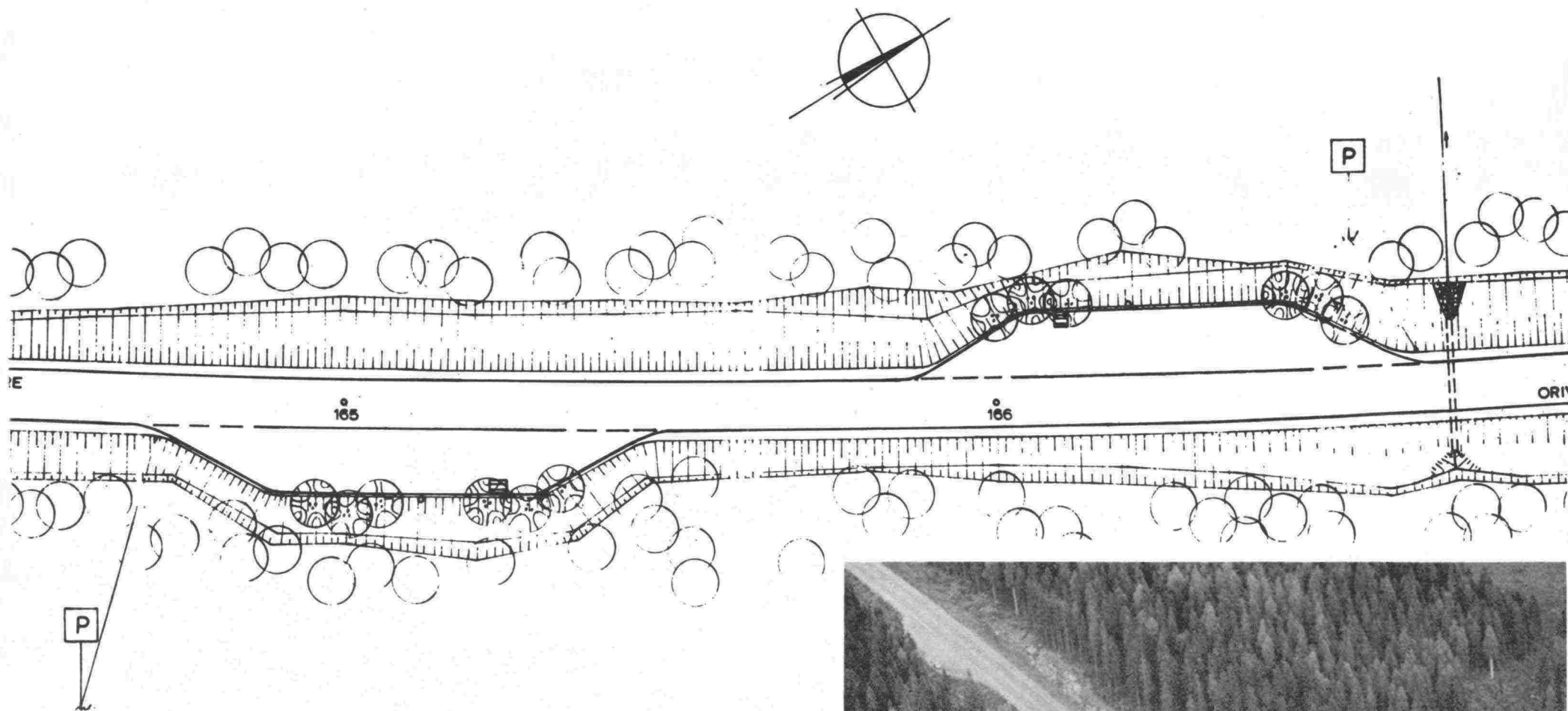
Tavanomainen, vain toisen liikennesuunnan  
käytössä oleva levähdysalue (vt 5, Mäntysen-  
lammen levähdysalue)

Ordinär rastplats för trafik i en riktning  
(riksv. 5 Mäntysenlampi)









Tiehen välittömästi liittyvinä levennyksinä rakennettu pysäköimisaluepari (vt 9, Kangasala)

Till vägen direkt anknytna som utbredning utbyggda uppställningsplatser (riksv. 9, Kangasala)



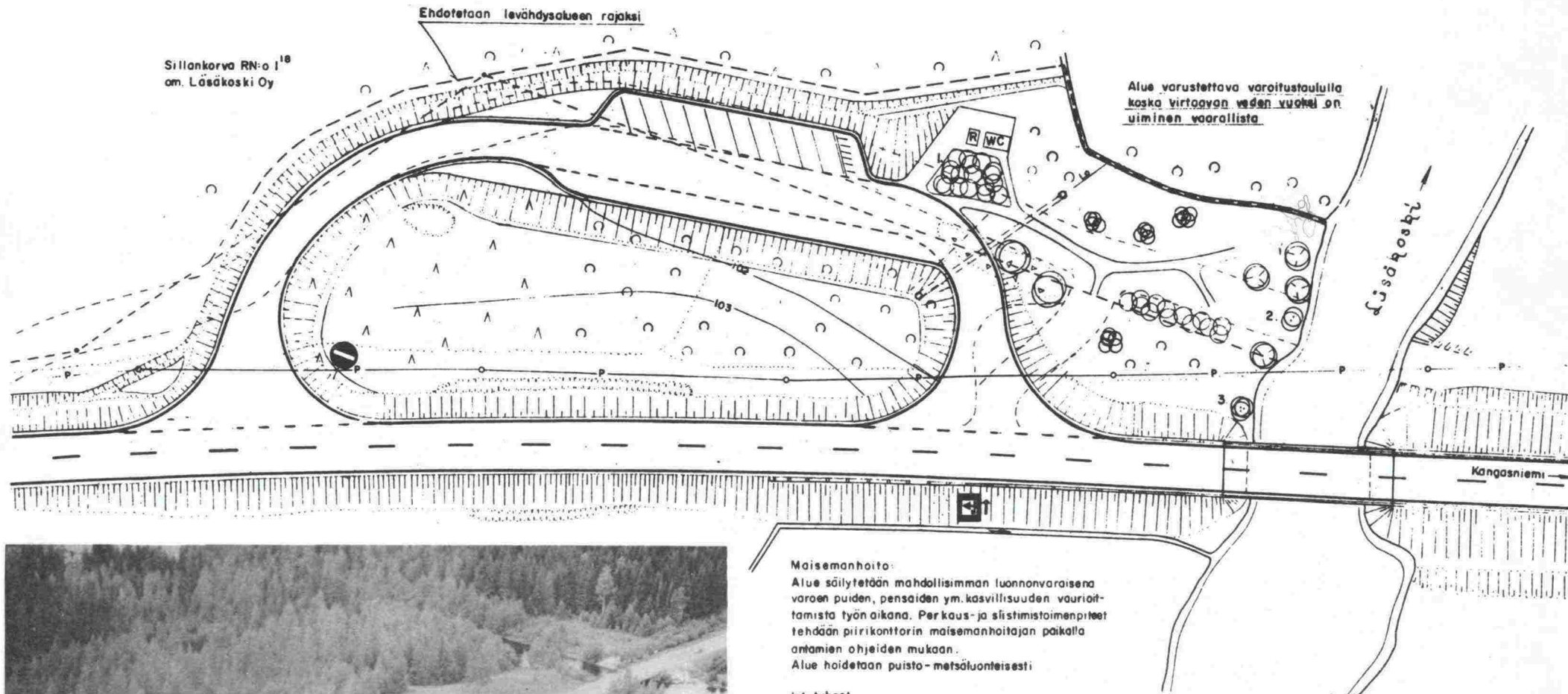




Sillankorva RN-o 1<sup>18</sup>  
om. Läsäkoski Oy

Ehdotetaan levähdysalueen rajaksi

Alue varustettava varoitustaululla  
koska virtaavan veden vuoksi on  
uiminen vaarallista



#### Maisemanhoito:

Alue säilytetään mahdollisimman luonnonvaraisena  
varoen puiden, pensaiden ym. kasvillisuuden vaurioit-  
tamista työn aikana. Perkaus- ja siistimistömenpiteet  
tehdään piirikonttorin maisemanhoitajan paikalla  
antamien ohjeiden mukaan.

Alue hoidetaan puisto-metsäluonteisesti

#### Istutukset:

- |                      |             |                             |
|----------------------|-------------|-----------------------------|
| 1. Sambucus racemosa | Terttuselja | 20 kpl                      |
| 2. Betula verrucosa  | Rauduskoivu | 2 kpl (ryhmässä, väli 30cm) |
| 3. Salix caprea      | Raita       | 3 kpl (ryhmässä, väli 30cm) |



#### TIE- JA VESIRAKENNUSLAITOS Mikkeli

piiri

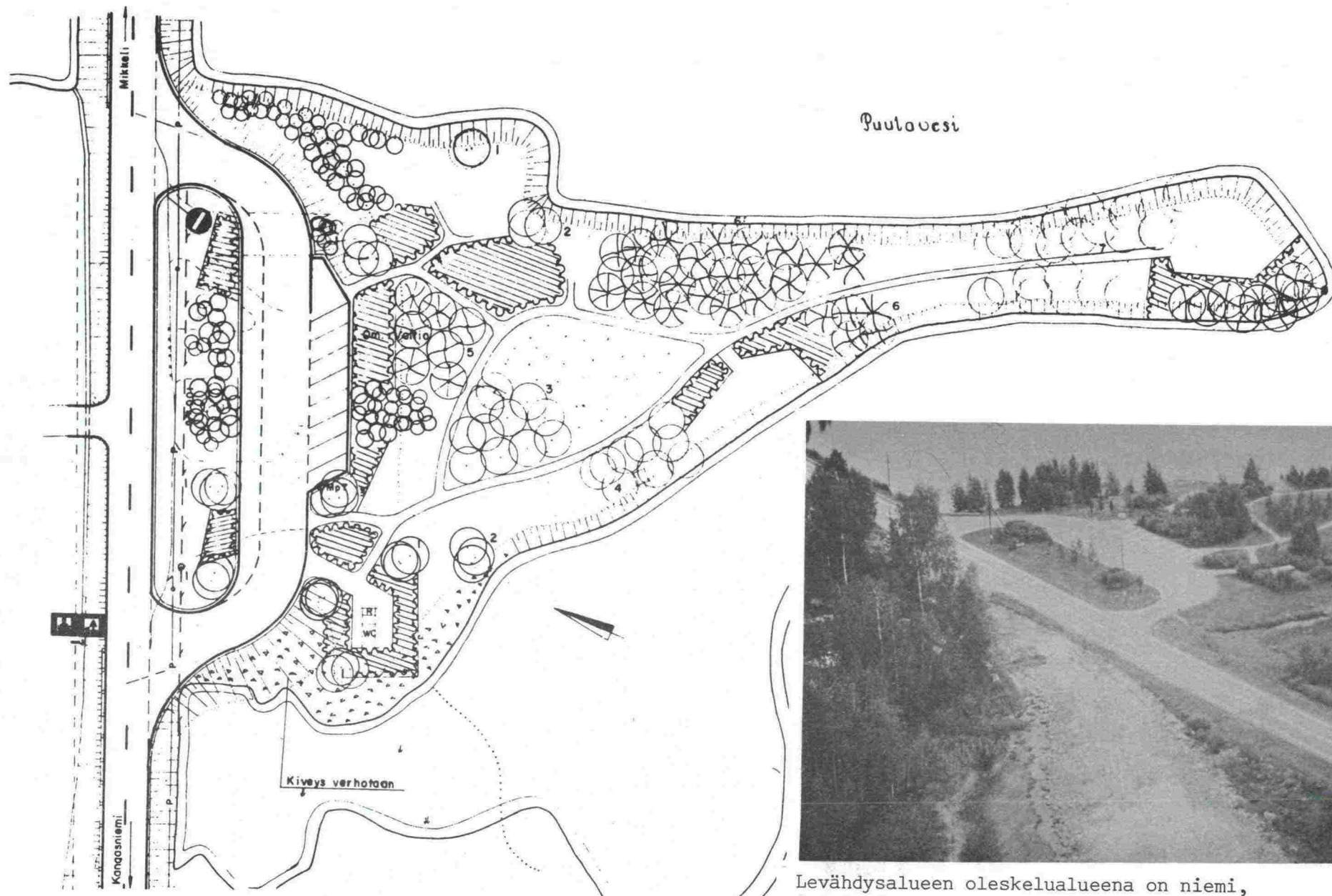
Valtuutus n:o 13  
Mikkeli  
Kortti Läsäkosken levähdysalueesta

Suunnittelija	12.7.70 ins. M. K. Karhu
Tarkastaja	ylim. opul ins. M. K. Karhu
Hyväksynyt	4 piiri-ins. M. K. Karhu
	Mittakaava 1:500
	Päätös n:o

Mahdollisimman luonnonvaraisena säilytetty  
levähdysalue (vt 13, Läsäkosken levähdysalue)

Rastplats varsprunlig naturmiljö bevarats.  
(riksv. 13 Läsäkoski)





Maisemanhoito:  
Alueella jo kasvavat puu-  
lukuunottamatta ajorada  
siirretään viheralueelle.  
siistiminen tehdään piiri-  
antamien ohjeiden muka-

- Istutukset:
- |                        |   |
|------------------------|---|
| 1. Sorbus aucuparia    | f |
| 2. Betula verrucosa    | f |
| 3. Betula pubescens    | f |
| 4. Betula verrucosa    | f |
| 5. Pinus silvestris    | f |
| 6. Pinus silvestris    | f |
| 7. Betula verrucosa/pu | f |
| 8. Pinus silvestris    | f |

Pensasistukset  
kasveja sekä  
Cornus alba s  
Sambucus ra  
Viburnum op

Alueella jo ol-  
leita vsm na



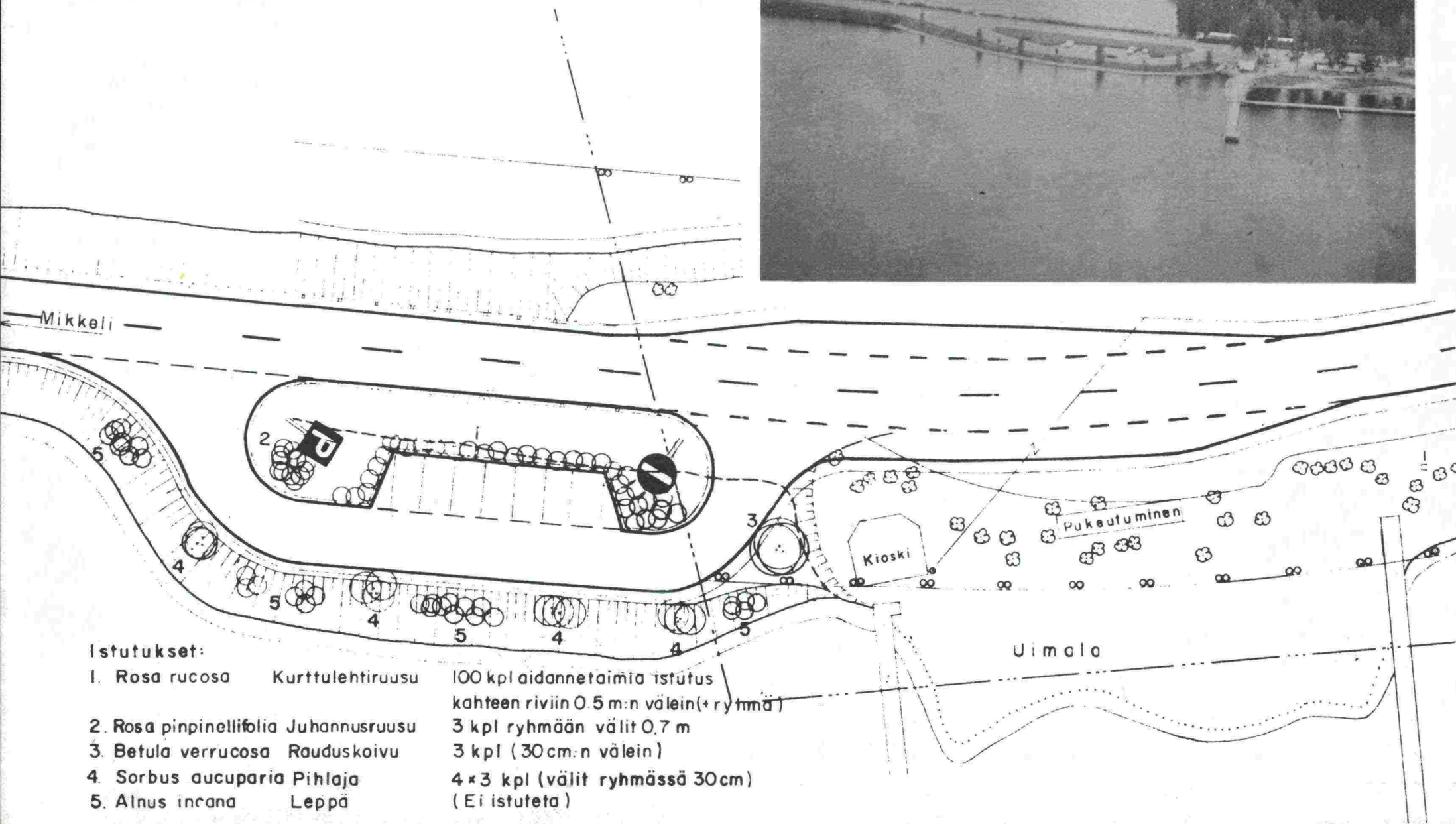
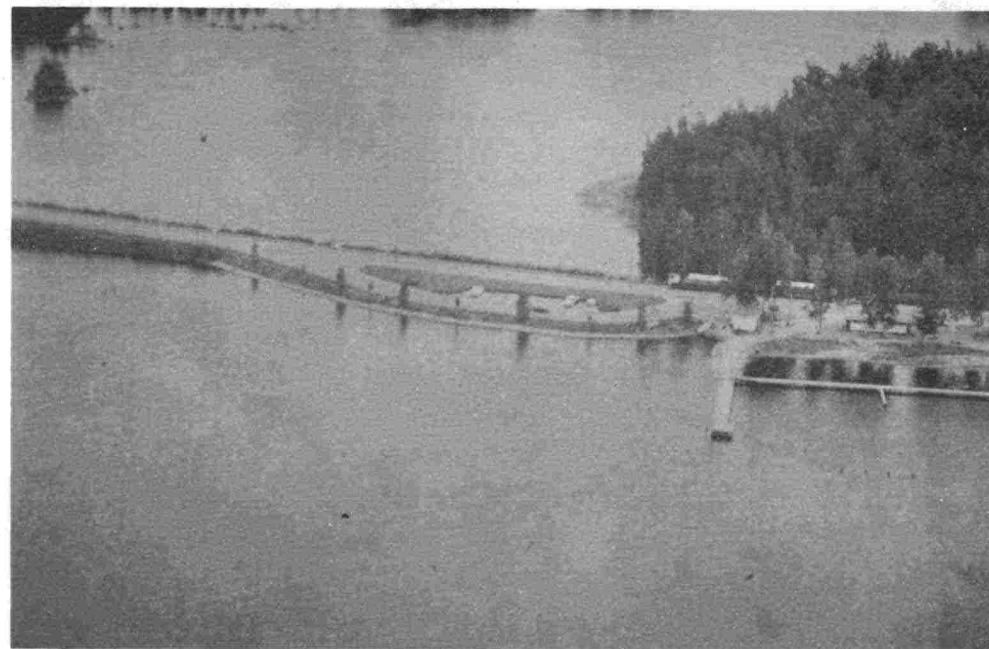
Levähdysalueen oleskelualueena on niemi,  
jolla kiertele polkuja. Alueen yhteydessä  
uimapaikka (vt 13, Syvälahden levähdysalue)

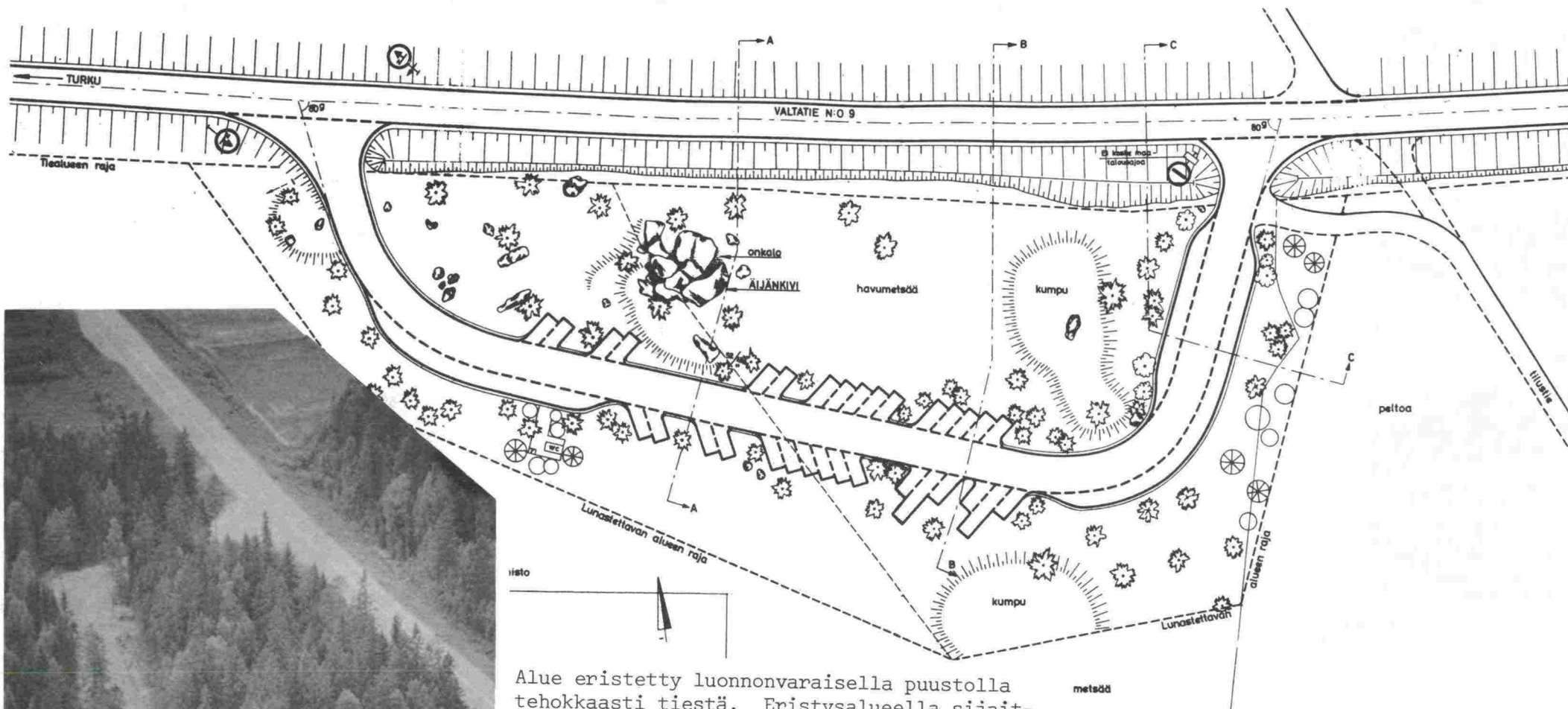
Rastplats där det funktionella området utgörs  
av en udde med simplats (riksv. 13 Syvälahti)



Pysäköimisalue rakennettu järvipenkereen yhteyteen uimalan viereen (vt 13, Uimalan pysäköimisalue)

Uppställningsplats i samband med sjöbrant vid en siminrättning (riksv. 13, Uimala)

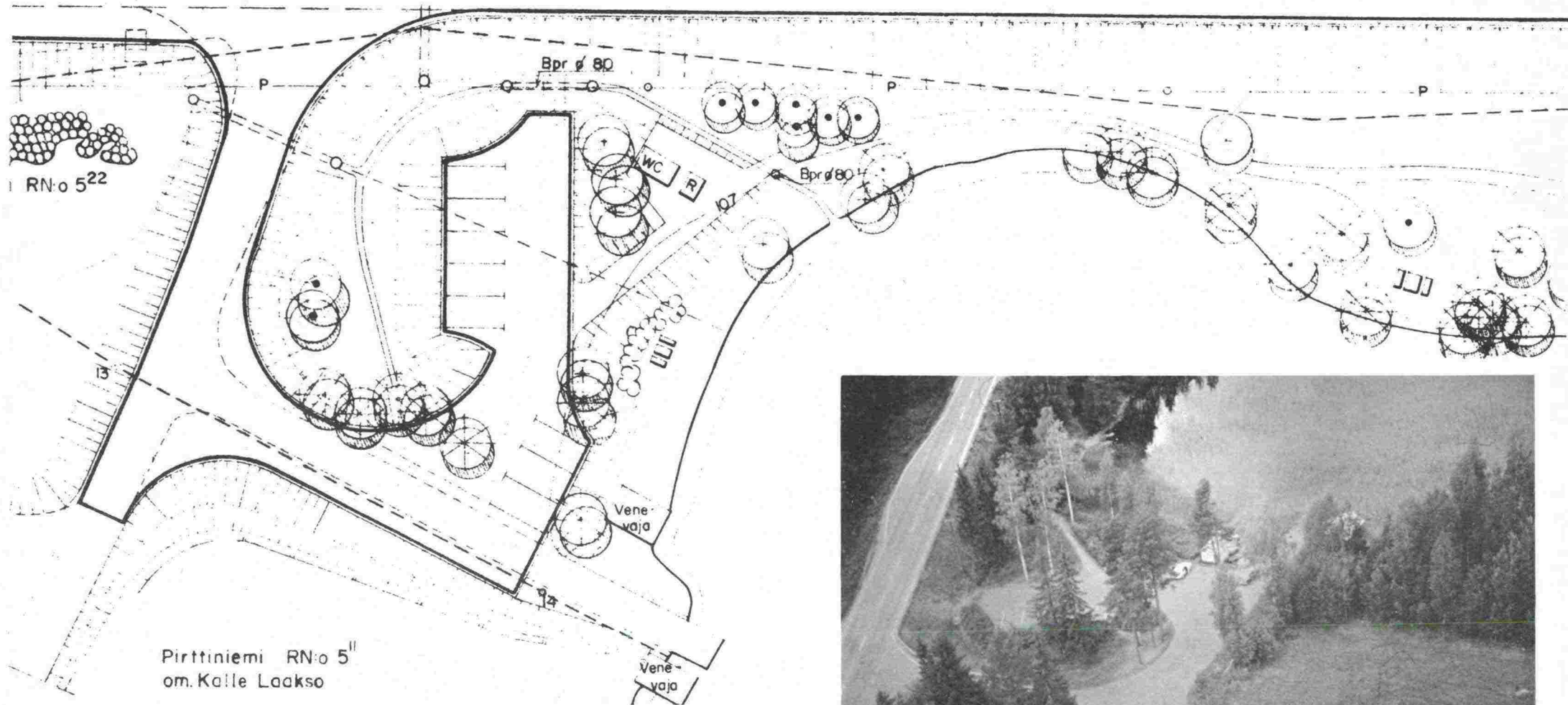




Alue eristetty luonnonvaraisella puustolla tehokkaasti tiestä. Eristysalueella sijaitsee mielenkiintoinen geologinen muistomerkki (vt 9, Tyrvää)

Området effektivt isolerats från vägen med träd i naturligt tillstånd. På området finns ett intressant geologiskt minnesmärke (riksv.9 Tyrväa)





Vain henkilöautoille tarkoitettu alue.  
Luonnonvaraiset puut hyvin säilytetty  
(kt. 59, Sääksjärven levähdysalue, Sysmä)

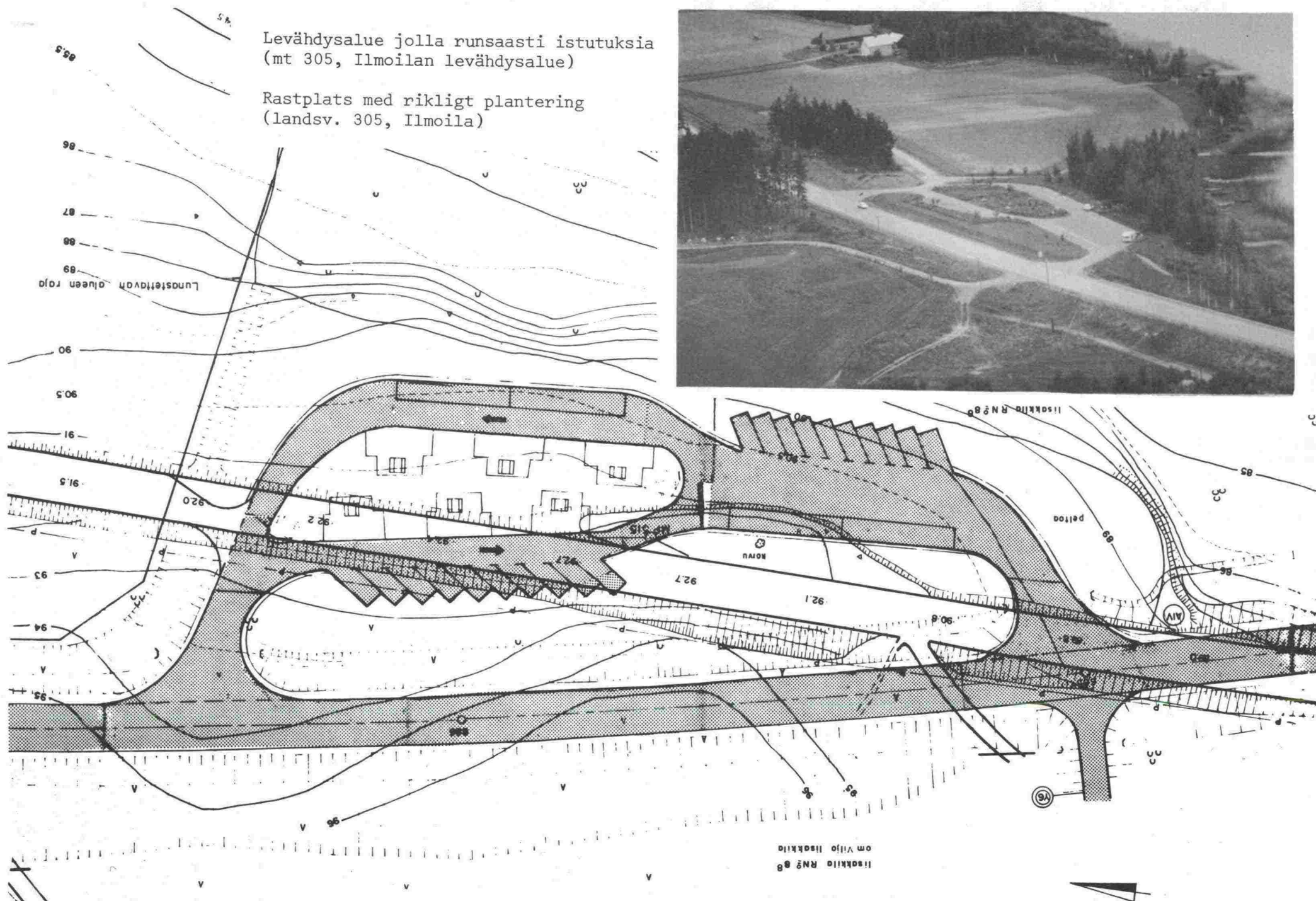
Endast för personbilar. Vilda träd väl  
bevarade (stamv. 59, Sääksjärvi, Sysmä)





Levähdysalue jolla runsaasti istutuksia  
(mt 305, Ilmoilan levähdysalue)

Rastplats med rikligt plantering  
(landsv. 305, Ilmoila)





ISBN 951-46-1628-6